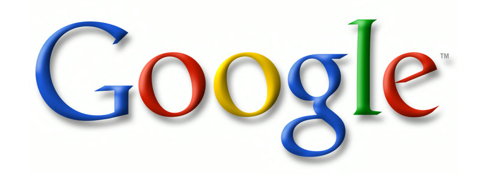
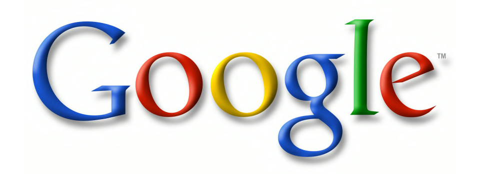
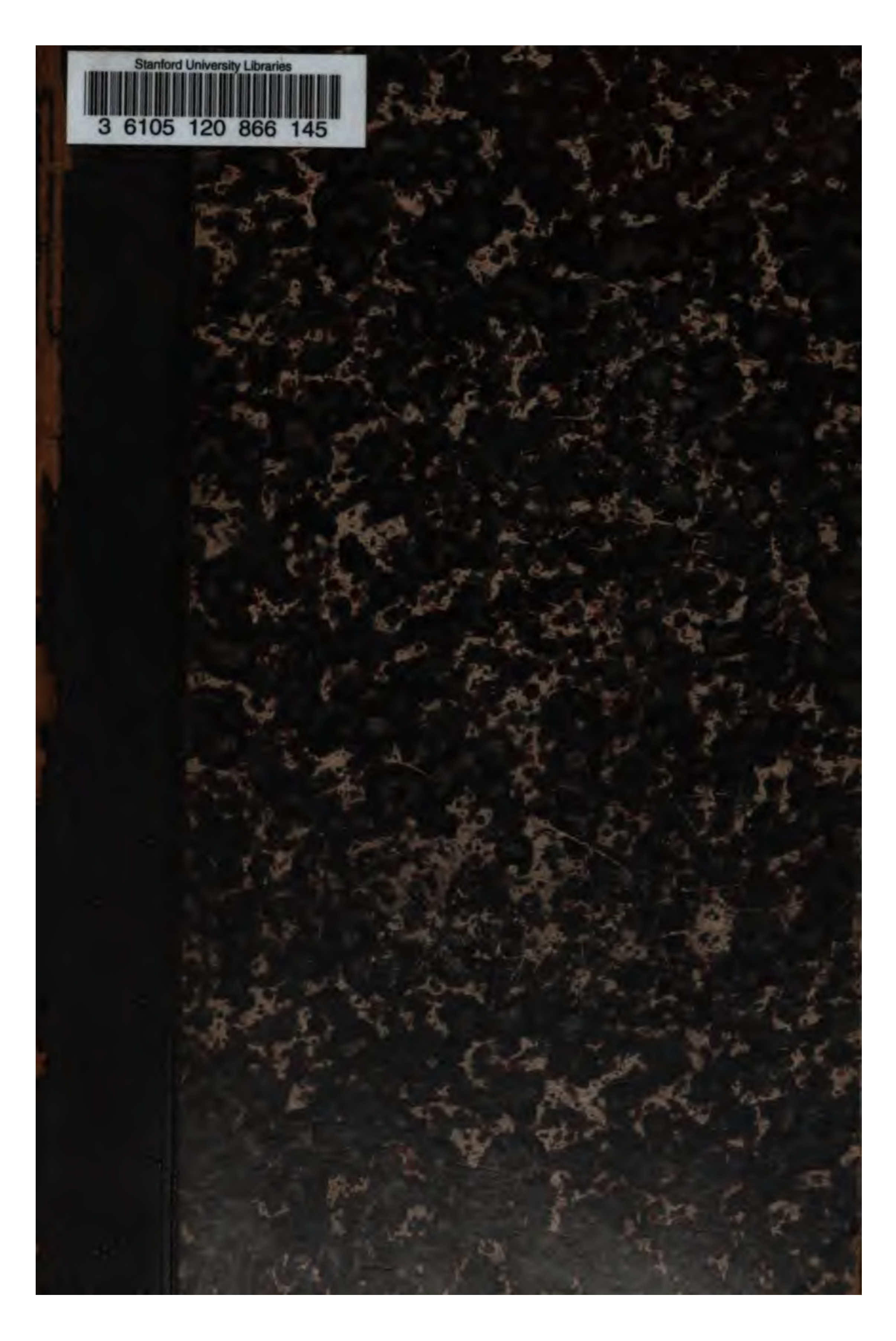
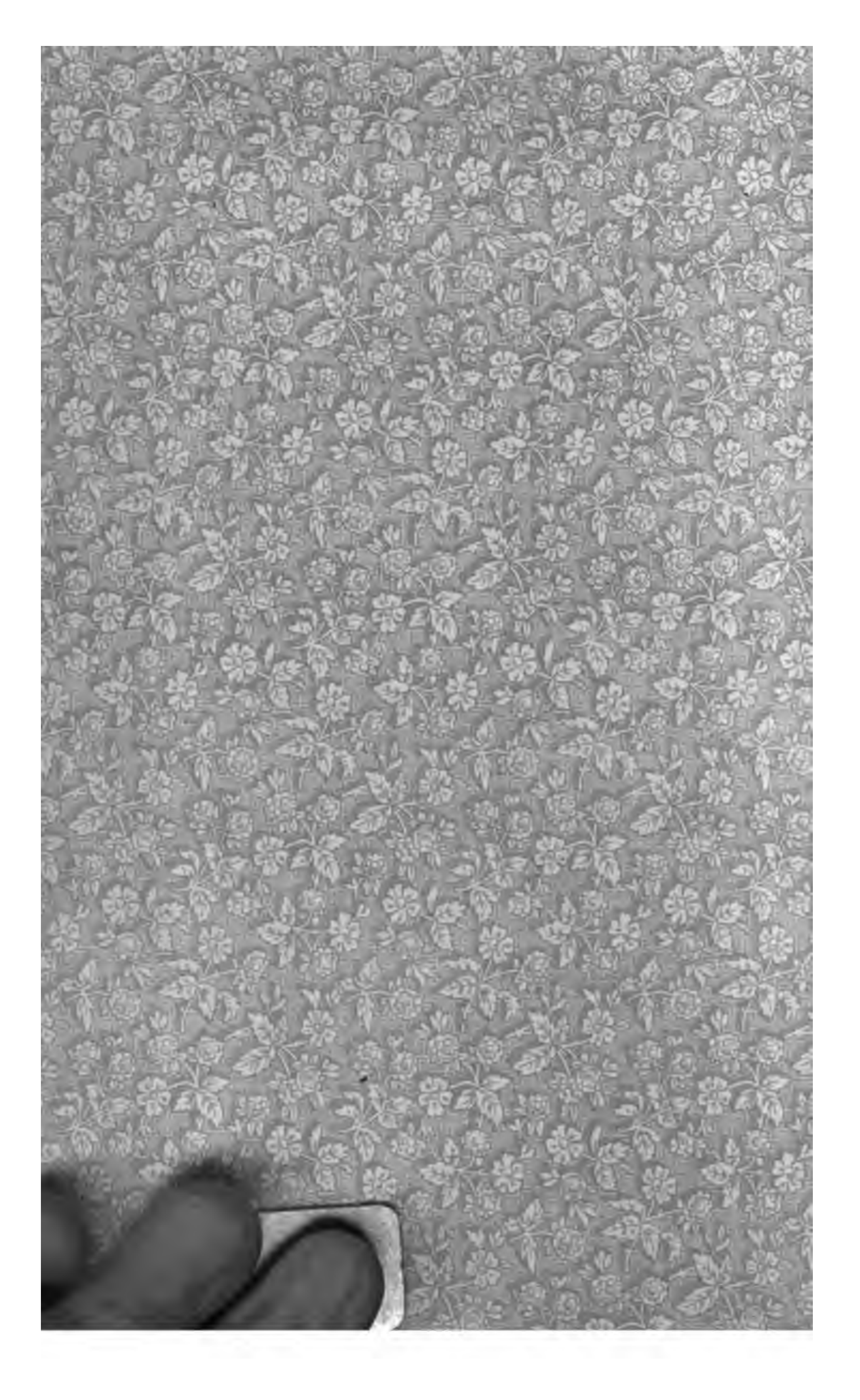
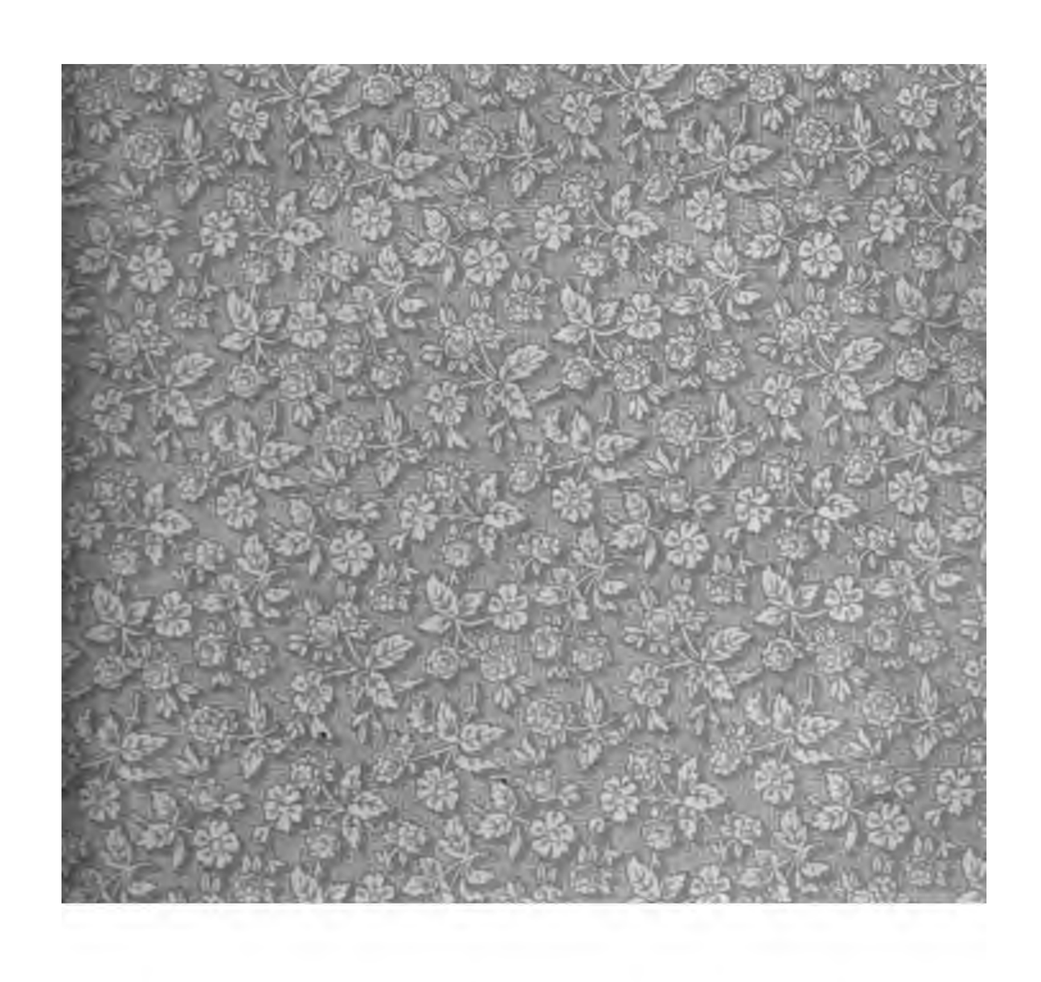





Stanford University Libraries
3 6105 120 866 145









Staats-

und

socialwissenschaftliche Forschungen.

Herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

Inhaltsverzeichnis.

Die staatliche Regelung der englischen Wollindustrie vom XV. bis zum XVIII. Jahrhundert. Von Friedrich Lohmann.

Französische Handelspolitik vom Frankfurter Frieden bis zur Tarifreform von 1882, dargestellt auf Grund der parlamentarischen Annalen von Ernst Rausch.

Die gewerblichen Genossenschaften Belgiens. Von Joseph Boujansky.

Zur Vorgeschichte des Bauernkrieges. Studien zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte vornehmlich Südwestdeutschlands im ausgehenden Mittelalter. Von Wilhelm Stolze.

Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. Von Christian Eckert.





Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band. Erstes Heft.

(Der ganzen Reihe siebenundsiebzigstes Heft.)

F. Lohmann: Die staatliche Regelung der englischen Wollindustrie vom XV. bis zum XVIII. Jahrhundert.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Die staatliche Regelung

der

englischen Wollindustrie

vom XV. bis zum XVIII. Jahrhundert.

Von

Dr. Friedrich Lohmann.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort VII

Erstes Kapitel. Entstehung und Verfassung der Hausindustrie in der Tuchmacherei 1

Zweites Kapitel. Regelung der Konkurrenz 20

Drittes Kapitel. Regelung des Verhältnisses zwischen Unternehmer und Arbeiter 33

Viertes Kapitel. Vorschriften über Herstellung und Qualität der Stoffe 46

Fünftes Kapitel. Die Kontrolle der Fabrikation 56

Sechstes Kapitel. Regelung des Woll- und Garnhandels . . . 65

Siebentes Kapitel. Schutz und Pflege der Industrie 78

Schlufs 98



Vorwort.

Die Veranlassung zu der vorliegenden Schrift war ein Auftrag der „Akademischen Kommission zur Herausgabe der Acta Borussica“, welche zu ihren Forschungen über die ältere preufsische Gewerbepolitik ein vergleichendes Bild von den entsprechenden Verhältnissen der westeuropäischen Grofsstaaten zu haben wünschte. Das Forschungsgebiet der Kommission ist die Geschichte der inneren Verwaltung Preufsens im Zeitalter des absoluten Königtums und der erstarkenden Staatsgewalt. Es ist das die Zeit, in der Preufsen in wirtschaftspolitischer Hinsicht ein Entwickelungsstadium durchlebte, das in den westlichen Grofsstaaten schon früher begonnen hatte und welches man, soweit es sich um die Volkswirtschaft und Wirtschaftspolitik handelt, herkömmlicherweise mit dem Namen „Merkantilismus“ bezeichnet. Hauptmerkmale dieser oft geschilderten historischen Erscheinung sind: die Erweiterung des lokalen zum nationalen und internationalen Markte, eine dementsprechende allgemeine Ausdehnung aller volkswirtschaftlichen Dimensionen, Konzentration der wirtschaftspolitischen Funktionen durch die staatliche Centralgewalt, handelspolitischer Kampf des werdenden nationalen Grofsstaates gegen die mit ihm rivalisierenden Nachbarstaaten, und zunehmende Arbeitsteilung und Geld- und Verkehrswirtschaft, mit der Tendenz, besonders durch die Ausfuhr der im eigenen Lande hergestellten Waren das Ausland tributpflichtig zu machen. In dem allgemeinen Streben nach „nationalem

Reichtum" suchte jeder Staat alle anderen Staaten zu überflügeln, sie durch Kriege zu schwächen oder durch Nachahmung ihrer erprobten handels- und gewerbepolitischen Maſsregeln wenigstens gleichen Schritt mit ihnen zu halten. So wurde der holländische Kaufmannsstaat das Vorbild für England und Frankreich, und diese wieder für Preuſsen. In diesem Zusammenhange ist es für das Verständnis der preuſsischen Verwaltungsgeschichte von Wert, die vorbildliche Politik der anderen Staaten zu kennen.

Friedrich List hat uns Deutschen gezeigt, daſs England, das gelobte Land der „wirtschaftlichen Freiheit", das Ideal deutscher Wirtschaftstheoretiker, Jahrhunderte lang eine staatliche „Bevormundung" hat durchmachen müssen, um endlich, im XIX. Jahrhundert der führende Handels- und Industriestaat der Welt werden zu können — und daſs seine „Freiheit", welche es nun den Staaten des Kontinents als einzig vernünftige Norm aller Wirtschaftspolitik predigte, selbst erst die natürliche Frucht einer langen Unfreiheit von Gewerbe und Handel gewesen ist. „Die Theoretiker" — so schrieb List 1841 [1] — „haben später behauptet, England sei nicht durch, sondern trotz seiner Handelspolitik zu Reichtum und Macht gelangt. Man könnte mit ebensoviel Fug behaupten, die Bäume seien nicht durch, sondern trotz der Stützen, womit sie in ihrer Jugend aufrecht erhalten wurden, stark und fruchtbringend geworden".

Um die Bedeutung der staatlichen Thätigkeit für Englands Volkswirtschaft auch im einzelnen zu würdigen, ist ein Blick auf die Entwickelung der Wollindustrie dieses Landes sehr geeignet. Das hatte auch schon List im Auge, als er schrieb [2]: „Der Ursprung der industriellen und kommerziellen Gröſse Englands ist vorzüglich in der Schafzucht und in der Wollfabrikation zu suchen" . . . „An ihr rankten alle anderen Fabrikationszweige, wie an einem gemeinschaftlichen Stamme empor, und sie ist somit die Basis der Gröſse von Englands Industrie, Handel und Seemacht". — Etwa 400 Jahre hindurch hat die englische Wollindustrie diese centrale Stellung in der Volkswirtschaft ihres Landes behauptet: von der Mitte des

[1] Friedrich List, Das nationale System der politischen Ökonomie. Stuttgart und Tübingen 1841, S. 83.

[2] Ebenda, S. 77 und S. 80—81.

XV. bis zum Ende des XVIII. Jahrhunderts, — also gerade in jener Übergangsperiode zwischen mittelalterlicher und moderner Wirtschaftsverfassung, zwischen städtisch-zünftiger Gewerberegulierung und moderner staatlicher Fabrikgesetzgebung. Indem diese Industrie, als Rückgrat der englischen Volkswirtschaft, die Gesetzgebung und Verwaltung in hohem Maſse in Anspruch nahm, hat sie die Entwickelung des modernen Staates, seiner Organe und seiner Funktionen selbst auch wieder stark beeinfluſst. Und auf der anderen Seite ist sie es auch, welche in der Entwickelung der wirtschaftlichen und socialen Einrichtungen, in der Ausbildung der Unternehmungsformen und des Arbeitsverhältnisses die Führung übernommen und die Bahn gebrochen hat. Sie durchbrach zuerst die Schranken der Zunftverfassung und sie gab vor allem den Anstoſs zur Ausbildung der groſsen Weidewirtschaft, welche eine allgemeine wirtschaftliche Umwälzung für England herbeiführte.

Damit wäre der Rahmen angedeutet, innerhalb dessen diese Arbeit gedacht ist und die Aufgabe bezeichnet, welche zu lösen war. Nicht eine Geschichte der englischen Wollindustrie sollte gegeben werden — denn das hieſse eine Geschichte der englischen Volkswirtschaft seit 1300 schreiben! — aber auch nicht einmal eine Geschichte der gesamten Staatsthätigkeit für diese Industrie — denn dazu hätte auch die der Verwaltung gehört, und zu ihrer Erforschung hätte der Verfasser in der Benutzung eines z. T. sehr breiten und noch unbenutzten Materials weit über die ihm gesteckten Grenzen hinausgehen müssen. So enthält die folgende Darstellung in der Hauptsache nur eine Schilderung der einschlägigen Gesetzgebung und sucht daneben insbesondere die Geschichte der gewerblichen Verfassung der Industrie — die Entstehung und Ausbreitung des Verlagsystems — hervortreten zu lassen. Neben der älteren englischen Gesetzsammlung, welche das Hauptmaterial bot, kamen als Quellen vorzüglich in Betracht: eine groſse Zahl von Denkschriften, Berichten, Verfügungen und Briefen aus der Domestic series der State papers im Staatsarchiv zu London — ferner manche parlamentarische Schriften und schlieſslich die Sammlungen wirtschaftlicher und politischer Flugschriften aus dem XVII. und XVIII. Jahrhundert, welche im British Museum aufbewahrt sind. Daneben habe ich natürlich die vorhandene Litteratur über den Gegenstand ausgiebig verwertet: in erster Linie die

Schriften von Ashley, Cunningham, Hewins, Adolf Held, Schanz und Ochenkowski.

Der akademischen Kommission, welche mich bei der Erledigung ihres mir erteilten Auftrages unterstützt hat — insbesondere Herrn Professor Dr. Schmoller — sowie auch Herrn Direktor Hewins in London, durch dessen Anregungen und Ratschläge meine dortige Arbeit sehr erleichtert worden ist, spreche ich auch an dieser Stelle meinen ergebensten Dank aus.

Im August 1899.

Der Verfasser.

Erstes Kapitel.

Entstehung und Verfassung der Hausindustrie in der Tuchmacherei.

Als im Anfang unseres Jahrhunderts beim englischen Parlament viele Beschwerden einliefen, dafs die alten Gesetze dem modernen Stande der Wollindustrie nicht mehr entsprächen, wurde eine Kommission damit beauftragt, auf Grund einer Vernehmung von Interessenten aus allen Teilen des Reiches jene Frage zu prüfen und zugleich ein Bild von der Verfassung und Lage der Industrie zu entwerfen. Im Jahre 1806 legte die Kommission ihren Bericht[1] vor. Sie hatte bei den Vernehmungen auch die Frage berücksichtigt, welche Unternehmungsformen in der Wollindustrie (speciell in der Tuchmacherei) herrschend seien und kam dabei zu dem Ergebnis, man könne in der Hauptsache drei solche Formen des Betriebes unterscheiden. Erstens das „factory-system" — also den fabrikmäfsigen Grofsbetrieb, bei dem die Arbeiter in den Werkstätten ihrer Unternehmer vereinigt arbeiteten. Das Fabriksystem habe sich aber, soweit die Herstellung wollener Stoffe in Betracht komme, bisher nur in einem kleinen Teile des Staates, nämlich in dem westlichen Teile der Grafschaft York (West-Riding) — und auch dort erst seit wenigen Jahren, ausgebildet. Zweitens das „Domestic system", welches ebenfalls in jenem Bezirk — und anscheinend nur dort in nennenswertem Umfange — vorkomme. Mehrere Tausend kleiner, aber selbständiger Tuchmachermeister wohnten dort in der Umgegend von Leeds, Halifax, Bradford und Huddersfield, kauften selbst die Wolle vom Wollhändler, liefsen sie im eigenen Hause von ihren Frauen und Kindern zu Garn verspinnen, und verarbeiteten dieses dann selbst, mit Hilfe einiger (zwei bis sieben) Gesellen durch alle Stadien der Fabrikation hindurch bis zum gefärbten

[1] Report on the state of the woollen manufacture of England. Journal of the House of Commons 1806. Appendix.

aber noch unappretierten Tuche. Nur das Walken liefsen sie aufser dem Hause durch einen Walkmüller im Dorfe besorgen. Das soweit fertige Tuch brächten sie dann selbst in eine jener Städte, wo sie es in den „Tuchhallen“ den Kaufleuten anboten. Der Verkauf sei auf eine Stunde täglich beschränkt. Wenn die Tuchhändler die Ware gekauft hätten, werde sie entweder von dessen eigenen Arbeitern oder von selbständigen Tuchscherern fertig gemacht. Erst neuerdings — so sagt der Bericht — hätten die Tuchhändler angefangen, hin und wieder den Tuchmachern direkt Aufträge — nach beigefügten Mustern — zu erteilen und so den Verkehr auf dem Markte zu umgehen. Die grofse Mehrzahl der kleinen „domestic clothiers“ lebte auf dem Lande; jeder pflegte etwas Land (von 3—15 acres) und ein Pferd zu besitzen, das zum Transport der Wolle und des Tuches diente.

Als dritte Unternehmungsform nennt der Bericht das System der „master clothiers“, welches sich am schärfsten in Westengland, d. h. in den Grafschaften Gloucester, Somerset, Worcester, Wiltshire und Devonshire ausgebildet hatte. Es unterschied sich von der zweiten Unternehmungsform nach dem Urteil der Kommission vor allem dadurch, dafs in dieser (dem domestic system) der Arbeiter auch Eigentümer des Tuches war, das er anfertigte, — in jenem aber nicht: „the work generally speaking is done by persons who have no property in the goods they manufacture“ —. Der „master clothier“, gewöhnlich schlechtweg c l o t h i e r genannt, war ein V e r l e g e r, ein kapitalistischer Unternehmer, der den von ihm selbst gekauften Rohstoff von verschiedenen Gattungen arbeitsteilig beschäftigter kleiner Meister in deren Häusern (mitunter auch schon teilweise bei sich selbst) verarbeiten liefs.

Diese Darstellung des Kommissionsberichtes von 1806 giebt uns ein für unseren Zweck ausreichendes Bild von der wirtschaftlich-socialen Verfassung der englischen Wollindustrie am E n d e unserer Periode, — kurz ehe die allgemeine Einführung des mechanischen Webstuhls die Hausindustrie verdrängte und die Fabrik zur herrschenden Unternehmungsform machte.

Wenn wir nun die soeben beobachteten Erscheinungen im Auge behaltend zurückgehen bis an den A n f a n g unserer Periode und dabei prüfen, wann zuerst ähnliche Verhältnisse in den früheren Jahrhunderten auftauchen, so gelangen wir zu dem Ergebnis: Die Unternehmungsform der „domestic clothier“ des westlichen Yorkshire existierte eben dort sicher schon im Anfang des XVI. Jahrhunderts, — und das hausindustrielle Verlagssystem der „master clothier“ mufs spätestens schon im ersten Drittel des XV. Jahrhunderts aufgekommen sein, und war im XVI. Jahrhundert, unter Heinrich VIII, gerade in jenen westenglischen Grafschaften schon allgemein verbreitet. Mit anderen Worten: Die Gewerbeverfassung der englischen Wollindustrie ist sich in ihren wesentlichen Zügen vom Beginn bis zum Schlufs des hier behandelten

Zeitabschnittes gleich geblieben. Das domestic system von West-riding wird zuerst im Jahre 1555 in deutlich erkennbarer Weise — aber als schon lange bestehend — erwähnt[1]; es war aber anscheinend nur von lokaler Bedeutung und hat die Gesetzgebung nur wenig in Anspruch genommen. Die Hausindustrie aber tritt zum ersten Male auf in einem Gesetz des Jahres 1464[2]. Dieses ist in der Hauptsache ein Verbot aller jener Mifsbräuche und Ausschreitungen, die zu allen Zeiten die Früchte und Symptome der hausindustriellen Betriebsweise gewesen sind: Materialunterschlagung und unreelle Arbeit auf Seiten der besitzlosen Heimarbeiter, — Lohndruck, Warenlöhnung (truck) und Übervorteilung der Arbeiter auf Seiten der Verleger. Das Gesetz offenbart mit unzweideutiger Klarheit eine industrielle Verfassung, in der Arbeit und Kapital längst zwei scharf voneinander geschiedenen Ständen angehören. Nicht mehr der Anfang einer kapitalistischen Entwickelung, wie er in dem System von West-Riding erkennbar ist, sondern ein bereits vorgeschrittenes Stadium derselben bildet den Hintergrund des Gesetzes.

Da nun in früheren Zeiten zwischen dem Ausbruch eines socialen Mifsstandes und seiner Bekämpfung durch die Gesetzgebung sicher ein noch längerer Zeitraum verstrichen ist, als heute, so wird man annehmen müssen, dafs die Zustände, welche der Text des Gesetzes erkennen läfst, schon um die Mitte des XV. Jahrhunderts aufgetreten sind. Ohne Zweifel mufsten aber auch erst einige Jahrzehnte mindestens vergehen, ehe sich aus der mittelalterlich-handwerksmäfsigen Produktionsweise heraus eine andere entwickeln konnte, welche derartige Zustände hervorbrachte. Deshalb darf man etwa das erste Drittel dieses Jahrhunderts als den Zeitpunkt bezeichnen, wo spätestens die kapitalistische Produktionsweise in der Wollindustrie begonnen hat. Im übrigen fehlt es an Nachrichten, aus denen man Näheres hierüber erfahren könnte[3]. Aber von einer anderen Seite her bieten sich noch manche wichtige Thatsachen als Beweise dafür dar, dafs das XV. Jahrhundert, insbesondere seine erste Hälfte, alle die Bedingungen enthielt, welche zur Ausbildung der geschilderten Gewerbeverfassung beitragen mufsten. Es waren hierzu in erster Linie notwendig: eine bedeutende Erweiterung des Marktes, ein verfügbares, Anlage suchendes, bewegliches Kapital und eine Klasse von Leuten, die als „Unternehmer" die Leitung der Produktion übernehmen konnten.

Wie wohl in der Regel, so war auch in unserem Falle der Handel, insbesondere der in gröfserem Stile betriebene auswärtige Handel, der Boden, auf dem jene Voraussetzungen ge-

---

[1] Vgl. unten S. 68.

[2] 4 Edward IV Kap. 1.

[3] Vgl. Ashley, Introduction to English economic history and theory II, London 1893, S. 227 ff.

diehen[1]. Mit der Distanz zwischen Produzent und Konsument wächst auch der Einflufs dessen, der diese Distanz überbrückt, d. h. des Händlers, und wiederum hat der Händler, um seine wirtschaftliche Herrschaft auszudehnen, ein Interesse daran, jene Distanz zu schaffen, wo sie noch nicht vorhanden ist, und dann möglichst zu erweitern. Es ergiebt sich aus solcher Lage der Dinge von selbst, dafs die Händlerklasse selbst in die Produktion der Waren eingreift, und die Produzenten ihrer Selbständigkeit beraubt. Wenn der Produzent den Markt nicht mehr übersehen kann, so mufs er die Hilfe dessen beanspruchen, der diese Kenntnis des Marktes, des Geschmackes der Abnehmer, der fremden Münz- und Zollverhältnisse, der fremden Sprache u. s. w. besitzt. So beginnt der Handel zu diktieren, was, wie, und wieviel produziert werden soll. Von da ist nur noch ein Schritt zu dem Stadium, wo der Händler selbst sich der Produktion bemächtigt und ihre Organisation, ihre Unternehmungsform für seine Zwecke umgestaltet. Damit entsteht die Scheidung von Kopf und Hand, von Kapital und Arbeit im Gewerbe; die Handarbeiter verlieren ihre Selbständigkeit und werden Mittel für die Zwecke derer, welche das Kapital liefern, und die Leitung übernehmen. In England ist es gerade die Tuchmacherei, welche unter allen Gewerben zuerst von dem aus seinen Ufern tretenden Strome des Handelskapitals überschwemmt wird.

Im XV. Jahrhundert beginnt die Emancipation der englischen Einfuhr und Ausfuhr vom ausländischen Handelskapital[2]. Während im XIII. und XIV. Jahrhundert das Geschäft noch fast ausschliefslich in den Händen italienischer, spanischer, deutscher, französischer und niederländischer Kaufleute lag, die in London und anderen Häfen ihre Niederlassungen hatten; machten sich nun die Engländer schon seit Ende des XIV. Jahrhunderts selbst daran, einen Anteil an den hohen Handelsgewinnen für sich zu erobern. Mitte des XIV. Jahrhunderts soll es in ganz England nur etwa 160 bis 170 „reiche Kaufleute“ gegeben haben: hundert bis hundertundfünfzig Jahre später zählte man allein über 3000 von solchen, die nach den Niederlanden handelten[3]. Etwa seit dem Jahre 1400 begegnete man englischen Kaufleuten in den Häfen des Mittelländischen Meeres, Seite an Seite mit den Genuesen und Venetianern, den alten Herren dieses Absatzgebietes[4]. Mit Portugal trat England schon im XIV. Jahrhundert

---

[1] „It was the new mercantile capital, created by successful foreign trade and largely in the export of cloth itself, which turned back as it were upon industry and by seeking to control and direct the processes of manufacture brought about the substitution of the domestic system for the gild“. Ashley a. a. O. S. 226.

[2] Vgl. Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters, Leipzig 1881 Bd. I S. 327 ff.

[3] Schanz a. a. O. S. 328.

[4] Ebenda S. 116.

in lebhafte Handelsbeziehungen, wobei die Initiative und Direktive ganz auf Seiten der Engländer lag. Im Laufe des XV. Jahrhunderts wufsten sie sich dort so weittragende Vorrechte und Freiheiten zu sichern, dafs man den berühmten Methuen-Vertrag von 1703 als eine Fortsetzung dieser älteren Bestrebungen ansehen kann[1]. Im Anfang des XV. Jahrhunderts begann sich auch das wirtschaftliche Verhältnis Englands zu den deutschen Hansekaufleuten zu ändern. Diese hatten sich fester als irgend eine andere Nation mit Englands Handel verknüpft und haben sich dort in der That auch fast hundert Jahre länger als die Fremden anderer Nationen zu halten vermocht. Seit 1400 aber begannen die Londoner Kaufleute die Stellung der Deutschen zu untergraben: das Verhältnis wurde in der zweiten Hälfte des XV. Jahrhunderts sehr gespannt, und wenn auch der Vertrag von Utrecht 1474 eine Reaktion zu Gunsten der Hansen brachte, so setzten die Engländer ihre Emancipationsbestrebungen doch fort, um endlich, unter Elisabeths Regierung, die Vertreibung der deutschen Kaufleute durchzusetzen[2].

Zwischen den Niederlanden und England bestand schon seit dem XII. Jahrhundert ein für beide Teile sehr wichtiger Warenaustausch. England lieferte die Wolle für die berühmte flandrische Tuchindustrie und bezog von dort Tuche und andere Fabrikate. Die Vermittlung übernahmen flämische, deutsche und venetianische Kaufleute[3]. Aber auch dieser Handel ging seit dem Ende des XIV. Jahrhunderts mehr und mehr auf englische Firmen über. Bald nach 1400 begann dann ein mit grofsem Nachdruck geführter Kampf der inzwischen erstarkten englischen Tuchindustrie mit der flandrischen Konkurrenz um den Markt zu Brügge. Im Jahre 1434 verbot Flandern die Einfuhr englischer Tuche. Gleichzeitig erhob sich das englische Tuch zum wichtigsten Artikel des Handelsverkehrs mit Antwerpen, wohin sich die englischen Kaufleute von Brügge aus allmählich verzogen. Hier nahm man die englische Tucheinfuhr mit offenen Armen auf, und 1444 gründeten die Träger dieses Handels, die Merchants Adventurers, ihre Niederlassung in Antwerpen. Von da ab bis Ende des XVI. Jahrhunderts, 150 Jahre lang, blieb nun Antwerpen der wichtigste ausländische Markt für die englische Wollindustrie, deren rasches Wachstum in jener Zeit nicht zum wenigsten der Machtstellung zu verdanken war, welche der englische Handel sich auf diesem Welthandelsplatze errungen hatte[4].

Tuch war auch schon stets ein Hauptartikel im Handel mit den vorerwähnten Nationen gewesen: so beherrschte es einen

---

[1] Ebenda S. 283 ff.
[2] Ebenda S. 174 und 178.
[3] Ebenda S. 6—14.
[4] Ebenda S. 332 ff.

Teil des französischen Marktes gerade um das Jahr 1400. Die Bretagne bezog auch noch bis ins XVI. Jahrhundert hinein regelmäfsig englisches Tuch im Austausch gegen Leinewand. Der Handel mit Portugal und mit Deutschland beruhte ebenfalls zu einem grofsen Teile auf der englischen Tuchausfuhr. Erwähnt sei dabei auch, dafs im XV. Jahrhundert italienische Kaufleute, ausgerüstet mit einer überlegenen technischen und kaufmännischen Bildung, anfingen, die Herstellung des Tuches, dessen Ausfuhr aus London ihr eigentliches Geschäft war, selbst in die Hand zu nehmen und die Produktion durch ihr eigenes Kapital zu befruchten. Dafs dies in gröfserem Umfange und in der Form des Verlages geschah, geht hervor aus dem Text eines Gesetzes des Jahres 1483 [1] (Act touching the merchants of Italy). Es heifst dort: Die in England ansässigen Kaufleute aus Florenz, Genua, Venedig, Sizilien und Catalonien beschränken sich nicht darauf, Grofshandel in Einfuhr und Ausfuhr zu treiben; sie kaufen Wolle und Tuch in grofsen Mengen, um es in England selbst wieder zu verkaufen: ja, sie vergeben sogar Wolle an englische Tuchmacher zur Anfertigung von Stoffen.

Damit ist wohl für unsern Zweck genugsam gezeigt, wie eng schon im XV. Jahrhundert die Beziehungen zwischen der Tuchindustrie und dem Ausfuhrhandel waren: in wie hohem Mafse jene schon für entferntere Märkte arbeitete und dem Einflusse des Grofshandels und des Grofskapitals ausgesetzt sein mufste.

Aber auch im inländischen Handel tauchte um jene Zeit — und schon im XIV. Jahrhundert — eine Erscheinung auf, welche das Wachstum des beweglichen Kapitals und seiner Bedeutung für die Tuchmacherei erkennen läfst.

Im Mittelalter und anscheinend bis etwa in die Mitte des XIV. Jahrhunderts verkaufte der englische Tuchmachermeister seine selbstgefertigte Ware entweder direkt an den Konsumenten oder an Kaufleute (merchants), welche ein allgemeines Handelsgeschäft mit Waren aller Art trieben. Nach 1350 aber tauchte eine Klasse besonderer Tuchhändler auf: die „drapers“ [2]. Sie drängen sich zwischen den Tuchmacher und den Konsumenten und wahrscheinlich auch mitunter zwischen jenen und den „merchant“. Wie weit sie selbst noch an dem Fabrikationsprozefs (etwa durch Leitung der Appreturarbeiten) beteiligt — oder nur Händler waren, läfst sich nicht sagen: dies wird nach Gegenden verschieden gewesen sein. Auf jeden Fall waren die drapers bald eine angesehene, wohlhabende und in „companies“ organisierte Klasse, deren Aufkommen von Ashley mit Recht als „eine Thatsache von gröfster Wichtigkeit“ bezeichnet wird. Denn offenbar konnten diese sowohl dem Handel wie dem Ge-

---

[1] 1 Richard III Kap. 9.
[2] Ashley a. a. O. S. 209 ff.

werbe nahestehenden kleinen Kapitalisten sehr leicht dazu dienen, der kapitalistischen Produktionsweise in der Tuchmacherei Eingang zu verschaffen. Vermutlich sind auch unter den Kaufleuten, welche in den Tuchhallen von Leeds, Halifax u. s. w. den oben erwähnten domestic clothiers ihr Tuch abkauften, solche draper zu verstehen. Auch die drapers von Shrewsbury haben im XVI. Jahrhundert eine solche Funktion ausgeübt; und der grofse Tuchmarkt in London (Blackwell-Hall) hat seit 1397 Jahrhunderte lang unter der Aufsicht der dortigen drapers-company gestanden, deren Mitglieder sich aber anscheinend immer nur mit dem blofsen Handel, nicht mit der Leitung oder Vervollständigung der Fabrikation befafst haben.

Aufser den grofsen Exportfirmen und den drapers haben drittens wohl auch die Wollhändler, eine in England sehr wichtige und zahlreiche Klasse von Kapitalisten, dazu beigetragen, die Tuchindustrie aus den alten Betriebsformen herauszuheben. England hatte gegen Ende des Mittelalters beinahe das Monopol der Wolllieferung für die Industrie Nordwesteuropas [1]. Die Wollausfuhr nach Frankreich, Norddeutschland und den Niederlanden war einer der ältesten (und bis zur Zeit der Tudors auch der wichtigste) Handelszweige des Landes. Um die Erhebung der Ausfuhrzölle zu erleichtern und die Leitung dieses Handels zur Verwertung für politische Zwecke besser in der Hand zu haben, hatte der englische Staat die Ausfuhr der Rohprodukte Wolle, Zinn, Leder u. dgl. nur über oder nach einer beschränkten Anzahl Häfen, den sogenannten „Stapeln" erlaubt. Die Kaufleute, die daran beteiligt waren, hiefsen „merchants of the Staple" und waren zu einer Korporation unter eigenem Regiment zusammengefafst, mit dem ausschliefslichen Recht auf den Handelsbetrieb in den bezeichneten Waren [2]. In der älteren Zeit (XIII. und XIV. Jahrhundert) gehörten dazu gleicherweise Einheimische und Ausländer, allmählich aber wurden die letzteren mehr und mehr hinausgedrängt. Die Blütezeit der Stapler, in deren Geschäften die Wollausfuhr immer mehr die Hauptsache wurde, fiel zusammen mit der Konzentrierung des Stapelhandels auf den alleinigen Platz Calais, d. h. vom Ende des XIV. Jahrhunderts bis zum Jahre 1558, als die Stadt an Frankreich verloren ging — also gleichzeitig mit der Entstehung und ersten Ausdehnung der hausindustriellen Tuchmacherei. Es ist wahrscheinlich, wenn auch nicht zu beweisen, dafs die Wollindustrie auch aus diesen Kreisen viele Befruchtung — sowohl durch Kapitalzuflufs, wie durch persönliche Beteiligung der Kaufleute an der Produktion — empfangen hat [3].

Neben den Wollexporteuren wucherte schon im XIV. Jahr-

---

[1] Ashley a. a. O. S. 191.
[2] Schanz a. a. O. S. 329 ff.
[3] Ashley a. a. O. S. 211.

hundert trotz der gesetzlichen Verbote[1] ein inländischer Zwischenhandel in Wolle empor, der sich zwischen den Wollproduzenten und den Fabrikanten (clothier) drängte. Man nannte diese vielgehafste Klasse von Händlern „retailers, regrators“ oder „broggers of wool“. Auch sie waren als Kapitalisten, die durch den Rohstoff mit der Industrie aufs engste verbunden waren, die gegebenen Faktoren bei der Ausbildung der neuen Gewerbeverfassung.

Endlich kommen in diesem Zusammenhange auch noch die Erzeuger der Wolle selbst in Betracht, also zunächst Landwirte, Grundherren, die einen mehr oder weniger grofsen Teil ihres Bodens als Schafweide verwerteten und die Wolle auf den Märkten verkauften. Wie gleich noch näher ausgeführt werden soll, hatte auch auf diesem Gebiete schon früh der grofskapitalistische Betrieb um sich gegriffen, aber wahrscheinlich nicht vor der Mitte des XV. Jahrhunderts[2], also erst als dieselbe Entwickelung auch schon die Industrie erfafst hatte. Eine gegenseitige Beeinflussung in jener Richtung zwischen Schafzucht und Tuchindustrie ist aber schon damals sehr wahrscheinlich. Dieser Zusammenhang läfst sich nachweisen, sobald wir in die Zeit Heinrichs VIII. eintreten. So wird z. B. 1533 über die Grafschaft Worcester berichtet, es sei daselbst eine verbreitete „Unsitte“, dafs Besitzer oder Pächter grofser Schafweiden die von ihnen gewonnene Wolle auch selbst an Ort und Stelle zu Stoffen verarbeiten liefsen[3]. Ein Gesetz des Jahres 1557 weist auf dieselbe Erscheinung hin[4].

In welchem Mafse die wirtschaftliche Entwickelung Englands am Ausgange des Mittelalters dazu reif war, für die neue Unternehmungsform der Wollindustrie das erforderliche Kapital und einen Stand von Unternehmern zur Verfügung zu stellen, ist im Vorstehenden hinreichend dargelegt. Woher aber nahm die neue Industrie ihre Arbeitskräfte? Wie entstand der Arbeiterstand der Hausindustrie? — Wenn die Quellen zur Beantwortung dieser wichtigen Frage auch nicht sehr reichlich fliefsen, so genügen sie doch, um die wesentlichen Thatsachen zu erkennen, und vor allem, um festzustellen, dafs wie auf dem Kontinent, so auch in England dieser Arbeiterstand sich in der Hauptsache von zwei Seiten her gebildet hat: einmal aus gewissen Elementen der städtisch-zünftigen Weber- und Tuchmachermeister, Gesellen und Lehrlinge, — d. h. also Handwerkern, — und sodann aus „ungelernten“, d. h. nicht zunftmäfsig ausgebildeten Landbewohnern, deren ursprünglicher Haupterwerb, die Landwirtschaft, nicht mehr hinreichte, um ihre Existenz zu sichern, und die

---

[1] 14 Richard II Cap. 4 1390.
[2] Ashley a. a. O. S. 259 ff.
[3] 25 Henry VIII Kap. 18.
[4] 4/5 Philip and Mary Kap. 5 § 31.

daher in der Hausindustrie ganz oder teilweise ihren Lebensunterhalt suchten. Aber alle Nachrichten, die hierüber erhalten sind, stammen erst aus der zweiten Hälfte des XV. Jahrhunderts und mehr noch aus der Zeit der ersten Tudors. In dieser Periode von etwa hundert Jahren waren es vor allen zwei grofse Erscheinungen oder Bewegungen, welche die sich bildende nationale Industrie mit Arbeitern versorgten: auf dem platten Lande die bekannten „Einhegungen" (enclosures); in den Städten der Verfall des Handwerks, das in England seine Blütezeit schon im XIV. Jahrhundert, besonders unter Eduard III. erlebt hatte, nun aber auf denselben Wegen, wie die zünftigen Gewerbe Deutschlands und Frankreichs später, entartete und so der mit ihm rivalisierenden Hausindustrie in die Hände arbeitete. Um die Mitte des XV. Jahrhunderts begann die grofse „agrarische Revolution" in England, deren schärfste Entwickelung in die Zeit zwischen 1470 und 1530 fiel[1]. Da der Ackerbau unrentabel geworden war, die Wollproduktion dagegen immer mehr eine wahre Goldquelle zu werden versprach, wandte sich eine sehr grofse Zahl von Grundherren der Weidewirtschaft zu. Dieser Wechsel in der Bewirtschaftung war aber nur möglich durch eine thatsächliche Umwälzung der socialen Verhältnisse: die abhängigen Bauern, Tagelöhner u. s. w. verloren nicht nur ihre uralten Nutzungsrechte am Gemeindeland, da dieses zu Weidezwecken eingehegt wurde, sondern in zahlreichen Fällen auch das von ihnen pachtweise bewirtschaftete Ackerland, indem auch dieses zur Schafweide gemacht wurde. Ja, die Grundherren gingen so weit, die Pachthöfe, Weiler und selbst ganze Dorfschaften dem Erdboden gleich zu machen, um Raum für ihre Riesenheerden zu schaffen. In den Grafschaften Suffolk, Essex, Kent, Hertford, Worcester und Northampton wurde fast aller landwirtschaftlicher Boden eingehegt; in vielen anderen Gegenden war die Bewegung schwächer, aber auch noch stark genug, um weite Kreise der ärmeren Bevölkerung in Mitleidenschaft zu ziehen[2].

Nachdem die Einhegungen schon längst eine grofse Ausdehnung angenommen hatten, erhielten sie einen neuen Impuls, als Heinrich VIII. den gesamten Grundbesitz der Klöster, geistlichen Stifte u. s. w. verstaatlichte, d. h. zum grofsen Teile der Hofaristokratie überliefs, die nun diesen ungeheuren Besitzzuwachs hauptsächlich als Schafweide verwertete. Aufser dem Adel ergriff aber auch eine grofse Zahl von Geschäftsleuten und Spekulanten die günstige Gelegenheit, leicht und schnell reich zu werden, indem sie unter Verdrängung der kleinen Pächter, welche keine hohen Renten zahlen konnten, mit Hilfe ihrer gröfseren Kapi-

---

[1] v. Ochenkowski, Englands wirtschaftliche Entwickelung im Ausgange des Mittelalters. Jena 1879 Kap. I. — Ashley a. a. O. S. 265 ff.

[2] Vergl. Ashley, Introduction.

talien Weideland kauften oder pachteten und eine Wollproduktion im gröfsten Style, oft verbunden mit Tuchmachen, begannen [1]. Es entfaltete sich ein wahres Gründertum in der Schafzucht. Wo das System Platz griff, mufsten sich notwendig alle alten naturalwirtschaftlichen Bande zwischen Arbeit und Besitz, die sich noch aus der Feudalzeit erhalten hatten, auflösen — zum Schaden der Besitzlosen [2]. Für den „grazier" — wie man die grofsen Schafzüchter zu nennen pflegte — war die Mehrzahl der kleinen Landbewohner überflüssig, da er ihrer Arbeit nicht mehr bedurfte; man suchte sich ihrer auf alle Weise zu entledigen. Aber in den Städten wollte man diese entwurzelte Masse auch nicht haben; die zünftigen Gewerbe suchten nach Möglichkeit den Zudrang zum Gewerbe zu verhindern und fanden dabei auch die Unterstützung des Staates [3]. Da boten sich die schon sehr verbreitete hausindustrielle Tuchmacherei, Strumpfwirkerei und Mützenindustrie der ländlichen Bevölkerung als eine willkommene Zuflucht dar. Und die Industrie nahm sie natürlich mit offenen Armen auf: die, welche noch ihr Haus und etwas Land aus der allgemeinen Umwälzung gerettet hatten, suchten nur durch Nebenerwerb ihre Lage zu verbessern und waren mit niedrigen Löhnen zufrieden, die andren aber, die noch ärmer waren, mufsten erst recht mit jedem Verdienst fürlieb nehmen, der sich ihnen bot. Es kam auch vor, dafs grofse Verleger ganze Kolonien von Heimarbeitern auf ihrem Grundbesitz ansiedelten [4].

Wo aber die ungeübten Hände dieser ländlichen Arbeitskräfte und ihre mangelnde gewerbliche Tradition für die feineren Arbeiten der Tuchmacherei nicht genügten, oder wo es galt, dieses grobe Arbeitermaterial überhaupt erst zu schulen, da fanden die Verleger eine willkommene Ergänzung ihrer Arbeiterschaft in den Handwerksgesellen und Lehrlingen, welche ihnen aus den Städten scharenweise zuströmten. Trotz einer schon 1437 beginnenden und von den ersten Tudors energisch fortgesetzten Gesetzgebung [5] zur Besserung und Sicherung des zünftigen Handwerks und zur Ausmerzung der auch in England grassierenden „Zunftmifsbräuche" — nahm die Entartung des Zunftwesens doch zu, die darauf hinauslief, dafs die Meister ihre eigene Zahl zu beschränken und das Aufsteigen der Lehrlinge

[1] R. Pauli, Drei volkswirtschaftliche Denkschriften aus der Zeit Heinrichs VIII. Göttingen 1878 S. 2 ff.

[2] Vergl. die Schilderung im Praeambulum des Gesetzes 25 Henry VIII Kap. 13 (1533).

[3] Vor allem durch das „Lehrlingsgesetz" der Elisabeth (1562), das geradezu darauf ausging, die ländliche Bevölkerung an der Abwanderung in die Städte zu verhindern.

[4] Vergl. z. B. 18 Elisab. Kap. 16, 1576.

[5] Vergl. Hibbert, the influence and development of english gilds, as illustrated by the history of the craft gilds of Shrewsbury. Cambridge 1891. Kap. 4 S. 56 ff.

und Gesellen zur Meisterschaft zu erschweren und überhaupt alles zu verhüten suchten, was den alten bestehenden Zustand des Handwerks hätte gefährden können. Wenn Heinrich VIII. im Jahre 1545 unter allgemeiner Zustimmung der mafsgebenden Kreise das Vermögen der Zünfte, soweit es für religiöse, kirchliche Zwecke bestimmt war, konfiscieren konnte, so erklärt sich das z. T. aus der allgemein verbreiteten Überzeugung, dafs die Zünfte sich überlebt hätten. Auch solche Meister, welche Unternehmungsgeist genug hatten, um die sich mehr und mehr verschärfenden Zunftregeln nicht als Schutz, sondern als Fessel zu empfinden, kehrten der Stadt den Rücken und wurden auf dem Lande Verleger. In manchen Städten konnte ein solches Verlegertum auch trotz der zünftigen Schranken entstehen. Die Abwanderung der Gesellen und Lehrlinge aber, und ihre Aufnahme bei hausindustriellen Verlegern war bis zum Regierungsantritt der Königin Elisabeth eine oft beklagte Thatsache[1]. Besondere Beachtung verdient in dieser Hinsicht ein Gesetz des Jahres 1557, worin es heifst[2]: seit vielen Jahren schon ist der Mifsbrauch eingerissen, dafs Personen, welche die Tuchmacherei erlernt haben, nicht zufrieden damit, ihr Gewerbe ruhig zu betreiben, sich aufserhalb der Städte in Dörfern und Flecken niederlassen und Weideland und Pachthöfe zusammenkaufen, „displeasing the husbandmen and decaying the ploughs and tillages“. Aber damit nicht genug, ziehen sie auch noch andere Handwerker mit sich aus den Städten auf das Land. Auch solche Weber, welche in den Städten für dortige Verleger (clothiers) gearbeitet haben, verlassen ihre alte Beschäftigung, um draufsen auf dem Lande auf eigene Faust „clothiers“ und „occupiers“ (Unternehmer) zu werden. Verödet und entvölkert sind nun viele alte Städte, die früher vermöge ihrer blühenden Tuchindustrie und anderer Gewerbe wohlhabend und volkreich gewesen sind. —

Wir schliefsen hiermit die Darstellung der wirtschaftlichen und socialen Voraussetzungen, unter denen damals der hausindustrielle Betrieb in der Tuchmacherei aufkommen konnte und aufkommen mufste. Im Folgenden soll in kurzen Umrissen ein Bild von der Verfassung der Industrie gegeben werden, wie es sich aus den Quellen des XV—XVIII. Jahrhunderts ergiebt.

Es kann nach vielen unzweideutigen Nachrichten als ausgemacht gelten, dafs ein sehr bedeutender, wahrscheinlich der gröfste Teil aller der als clothier bezeichneten Verleger — nämlich ungefähr aller auf dem Lande ansässigen und ein Teil der städtischen — nicht von Hause aus Tuchmacher waren. Gewöhnlich wird von ihnen gesagt, sie hätten das Gewerbe nicht

---

[1] Vergl. die Gesetze: 34—35 Henry VIII Kap. 10, 5—6 Edw. VI Kap. 24.

[2] 4—5 Philip and Mary Kap. 5.

ordnungsmäfsig gelernt[1]. Auch hören wir wiederholt, sie seien wohlhabend, selbst „reich“, beschäftigten Hunderte von Spinnern und Webern, seien Besitzer von gröfseren Strecken Landes, würden zu Friedensrichtern ernannt u. s. w. Wir haben also eine Klasse von vermögenden Leuten vor uns, die auch ihrer bürgerlichen und socialen Stellung nach über dem Handwerkerstande rangieren und wohl überwiegend nicht aus diesem hervorgegangen sind, sondern sich mehr aus den Händlerklassen rekrutiert haben, deren nahe Beziehung zur Wollindustrie oben gekennzeichnet worden ist. Die Berufsgliederung unter den Teilarbeitern, welche in unseren Quellen als von clothiern beschäftigt erwähnt werden, umfafste Wollsortierer, Wollkratzer, Spinner, Weber, Walker, Scherer und Färber[2]. Die Kollektivbezeichnung für alle diese Gattungen von Arbeitern, insofern sie für einen Verleger arbeiteten, war „labourers“, später „workmen“, während dieselben Berufe, wenn es sich um selbständige Handwerker handelte, mehr als „artificers“ bezeichnet wurden[3]. Dafs nämlich einige jener Berufsarten noch lange Zeit hindurch nebeneinander von Handwerkern und von hausindustriellen Arbeitern betrieben wurden, ist sicher. Vor allem scheinen sich die Tuchscherer, welche das Rauhen, Scheren, Bürsten und Pressen des Tuches, also die Appretur, besorgten, noch sehr lange eine gröfsere Selbständigkeit gewahrt zu haben, als z. B. die Weber. Sie werden gewöhnlich „shermen“ genannt, parallel damit geht aber noch die Bezeichnung „clothworker“. Diese findet sich jedoch nur in den Fällen, wo es sich um zünftig organisierte Appreturarbeiter handelt. Wahrscheinlich bestanden also nebeneinander (oder landschaftlich getrennt) eine mehr selbständige und eine von den Verlegern ganz abhängige Gattung von Tuchscherern. Die Londoner clothworkers-company war jedenfalls im XVI. und XVII. Jahrhundert eine nicht unbedeutende Zunft. Auch mufs im Anfang des XVI. Jahrhunderts zünftige Organisation der Scherer und ihre Konzentration auf die Städte noch die Regel gewesen sein[4], ohne dafs sich sagen liefse, wie nun das Verhältnis zwischen ihnen und den ländlichen Verlegern gewesen wäre, welche bei ihnen arbeiten liefsen. Allmählich aber haben die Verleger anscheinend die Appreturarbeiten mehr und mehr unter ihre unmittelbare Aufsicht gebracht. Im Jahre 1620 kam es zu einem Konflikt zwischen clothiers und clothworkers zu Ipswich[5]: jene pflegten schon damals die Appretur durch eigene Leute zu besorgen; die clothworker wollten sie daran verhindern oder wenigstens die gewerbepolizeiliche Aufsicht über sie aus-

---

[1] Vergl. z. B. 1553 1 Mary, sess. 3 Kap. 7; — 2—3 Philip and Mary Kap. 11; — 25 Henry VIII Kap. 18 und öfter.

[2] Vergl. z. B. 4 Edw. IV Kap. 1, und 3 Henry VIII Kap. 6.

[3] Vergl. z. B. 5 Elizab. Kap. 4.

[4] Vergl. 3—4 Edw. VI Kap. 2.

[5] State Papers James I vol. 112, Nr. 62—64.

üben dürfen[1]. Eine räumlich konzentrierte besondere Appreturindustrie hatte sich aufser in London auch noch in der Grafschaft Gloucester aufgethan, wohin Tuche aus benachbarten Gegenden zum Appretieren gebracht wurden. Hier hatte der intensivere Betrieb bereits im XVI. Jahrhundert zur Anwendung einer durch Wasser getriebenen Rauhmaschine (gig-mill) geführt. Es ist wahrscheinlich, dafs dort auch ein Teil der Verleger aus solchen gröfseren Tuchscherern hervorgegangen war.

Über die sociale und wirtschaftliche Stellung der Färber und Walker läfst sich, so oft sie auch in den Quellen erwähnt werden, doch nur wenig sagen. Von den Färbern kann man annehmen, dafs sie sich ähnlich wie die „clothworker" noch lange als selbständige Handwerker gehalten haben. In London existierte auch noch im XVII. Jahrhundert eine „company of dyers". Auf der andern Seite werden die Färber aber schon im XV. zu den „labourers" der Verleger gezählt Die Stellung der Walker hat wahrscheinlich dadurch eine Veränderung erlitten, dafs spätestens seit dem XVI. Jahrhundert allgemein die Arbeit in Walkmühlen verrichtet wurde. Eine solche Mühle war immerhin eine verhältnismäfsig kostspielige Anlage und es ist daher wahrscheinlich, dafs in vielen Fällen die Verleger selbst deren Eigentümer, die Walker aber ihre Angestellten gewesen sind. Doch scheint es auch selbständige Walkmüller gegeben zu haben, die sich selbst zu Verlegern aufgeschwungen hatten[2].

Das eigentliche Hauptkontingent der hausindustriellen Arbeiter bestand aber natürlich aus den Webern und Spinnern, von denen die letzteren jedoch nie einen organisierten Handwerkerstand ausgemacht hatten und daher auch durch die kapitalistische Revolution keine wesentliche Veränderung ihres socialen Niveaus erfahren konnten. Ganz anders stand es aber mit den Webern. Sie hatten einst, als die Handwerker noch mit den Kaufmannsgilden um ihre bürgerliche Selbständigkeit zu kämpfen hatten, als führende Zunft in der vordersten Reihe gestanden. Jetzt sind sie es, die rettungslos in die Stellung abhängiger Heimarbeiter herabgesunken sind. Denn wenn auch hier und da noch die Weberei von selbständigen Handwerkern betrieben wurde, wie z. B. in dem Bezirk West-Riding, so lassen doch die industriellen Reglements des XV. bis XVIII. Jahrhunderts, und mehr noch die Berichte der Friedensrichter aus der Zeit Jakobs I. und Karls I. gar keinen Zweifel darüber zu, dafs die Hauptmasse der englischen Wollstoffe, und ganz besonders alle Exportware, von Webern angefertigt wurde, welche nicht mehr auf eigene Rechnung arbeiteten, nicht mehr Eigentümer des

---

[1] Über einen ähnlichen, nur nicht so zugespitzten Konflikt wird 1565 aus Shrewsbury berichtet. 8 Elizab. Kap. 7.

[2] Vergl. 2—3 Philip and Mary Kap. 11. S. 555.

Stoffes waren, den sie webten. Eine grofse Zahl der hausindustriellen Arbeiter, besonders in den ländlichen Bezirken, haben ohne Lehrlinge und Gesellen gearbeitet und nur die Mitarbeit ihrer Familienglieder beansprucht[1]. Dafs aber auch in unsrer Periode noch zahlreiche Weber, Scherer, Walker und Färber sich Gesellen und Lehrlinge hielten, ist sicher, da Gesetze erlassen wurden, um die Dienstverhältnisse dieser Personen zu regeln[2]. Doch läfst sich nicht feststellen, in welchem Mafse es sich dabei um noch selbständige Handwerksmeister oder schon um Verlagsarbeiter handelte. Lehrlinge müssen aber auch bei den letzteren sehr gewöhnlich gewesen sein, denn die Gesetze 2—3 Philip and Mary cap. 11 (1555) und 5 Eliz. cap. 4 (1562) sprechen ausdrücklich von Lehrlingn solcher Weber, die auf dem Lande wohnen und für clothier arbeiten. Die Gesetze, welche im XVIII. Jahrhundert die Verhältnisse der Arbeiter der Wollindustrie regeln wollten, beziehen sich auch häufig auf „journeymen" (Gesellen), doch bleibt es unklar, ob damit einzelne Angestellte der Unternehmer, oder Gesellen der hausindustriellen Kleinmeister gemeint sind.

Was nun die Unternehmungsform angeht, unter der die beiden Klassen der Verleger und Kleinmeister zusammen arbeiteten, so haben unzweifelhaft in England ebenso wie auf den Kontinent die verschiedenen Abstufungen vom reinen Handwerksbetrieb bis zur vollendeten Hausindustrie auch zeitlich nebeneinander bestanden. Die oben erwähnten kleinen Tuchmacher des West-Riding bildeten wohl den äufsersten rechten Flügel, da sie noch selbst den Rohstoff kauften und, ohne auf besondere Aufträge zu warten, selbständig verarbeiteten. Auch sie aber hatten nicht mehr den ganzen Herstellungsprozefs in ihrer Hand und waren für ihren Absatz auch auf Tuchhändler angewiesen. Wenn der Bericht von 1806 diese Gewerbeverfassung nur in jenem Bezirke kannte, so beweist das nicht, dafs in früherer Zeit, besonders im XVI. und XVII. Jahrhundert, ähnliche Verhältnisse nicht auch anderwärts bestanden haben. Vermutlich lagen z. B. in den flämischen Tuchmacherkolonien der ostenglischen Städte (Norwich, Colchester, Sandwich, Dover u. s. w.) die Verhältnisse auch so, dafs die Hersteller der Stoffe noch mit eigenem Kapital arbeiteten, für den Absatz aber auf die Vermittlung von Tuchhändlern angewiesen waren, die wiederum mit den Exporteuren in Verbindung standen, oder auf den inländischen Märkten selbst verkauften. — Das Gegenstück zu dieser Betriebsweise war jene radikalste Form der Hausindustrie, welche sich spätestens in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts allgemein verbreitet hatte, stellenweise aber auch schon viel früher aufgetreten ist — dafs nämlich der Arbeiter auch nicht einmal mehr Eigentümer

[1] Vergl. Hewins, English trade and finance. London 1892 S. 96.
[2] Vergl. 3—4 Edw. VI Kap. 22 s. 549.

seines Webstuhls und sonstiger Werkzeuge war[1]. Schon im Jahre 1555 war es keine Seltenheit mehr, daſs die Verleger den Webern Webstühle und sogar die Werkstätten selbst vermieteten[2]. Die herrschende Form in dieser Zeit war aber folgende: der clothier kaufte auf eigene Rechnung die Wolle, lieſs sie von männlichen oder weiblichen Angestellten (servants) in seinem Hause sortieren, reinigen und zubereiten und vergab dann die soweit bearbeitete Wolle nach Gewicht an die Spinner und Spinnerinnen (häufig auch Kinder) zur Herstellung des Garns. Diese hatten dann ein bestimmtes Gewicht Garn wieder abzuliefern und wurden darnach jedesmal bezahlt. Der clothier wog alsdann das Garn wieder dem Weber zu, der das rohe Gewebe anzufertigen hatte, bisweilen auch schon durch seine Familie das Spinnen hatte besorgen lassen. Auch der Weber muſste ein bestimmtes Gewichts- und Gröſsenquantum zurückliefern. Dasselbe Verhältnis bestand gegenüber den Färbern, Walkern und Scherern. Ob und inwieweit zwischen Verlegern und Heimarbeitern feste Arbeitsverträge für längere Zeit abgeschlossen worden sind, oder ob man immer nur von Fall zu Fall kontrahierte und somit mit jeder Ablieferung und entsprechender Ablöhnung das Verhältnis — wenigstens in der Theorie — gelöst war — das läſst sich nicht mehr feststellen. Im XVIII. Jahrhundert scheint eine Tendenz zur Herstellung festerer Arbeitsverhältnisse bestanden zu haben. Nach welchen Normen die clothier ihre Leute in der ältesten Zeit ablöhnten, ist aber nicht mehr zu ermitteln. Seit dem „Arbeits- und Gesindegesetz“ Elisabeths (1562) sollten die Verleger nur die Löhne zahlen, die durch amtliche Taxe alljährlich vorgeschrieben waren. In Wirklichkeit herrschte aber groſse Willkür; Lohndruck und Warenlöhnung waren daher, wie schon erwähnt, vom Anfang bis zum Ende unsrer Periode ständige Begleiterscheinungen dieser wie der meisten Hausindustrien[3], und die Arbeiter erwiderten solche Behandlung damit, daſs sie die Verleger auf alle nur mögliche Weise um ihr Eigentum betrogen, unpünktlich lieferten u. s. w.

Wollte man aber dem Trucksystem und den Materialunterschlagungen noch eine dritte, ebenso typische Begleiterscheinung aller Hausindustrie zur Seite stellen, so käme wohl in erster Linie der Umstand in Betracht, daſs in keiner andren Unternehmungsform so sehr wie in dieser die Existenz der Arbeiter wie an einem Faden hängt, heute gesichert, und morgen schon ruiniert sein kann, sobald der Verleger infolge einer beginnenden

---

[1] Vergl. 14 George III Kap. 25 (1774), welches Strafen androht auf Unterschlagung von Werkzeugen.

[2] 2—3 Philip and Mary Kap. 11.

[3] Vergl. z. B. 4. Edw. IV Kap. 1. 2—3 Phil. and Mary Kap. 11. 7 James I Kap. 7.

ungünstigen Marktlage sich entschliefst, den Geschäftsbetrieb einzustellen oder wenigstens zeitweise ruhen zu lassen. Sein verhältnismäfsig geringes festes Kapital zwingt den Verleger nicht, auch bei sinkenden Preisen oder eine zeitlang sogar mit Verlust arbeiten zu lassen: sobald ihm sein Tuch liegen bleibt oder zu wenig einbringt, kann er, wenn die Gelegenheit zu anderem Verdienst da ist, aufhören, seinen Arbeitern Aufträge zu erteilen. Er selbst kann im schlimmsten Falle warten, bis es wieder etwas zu verdienen giebt; der kleine Meister aber kann gewöhnlich nicht warten: nur wenn ihm etwa in der Landwirtschaft ein Nebenverdienst zur Verfügung steht, wird er mit Mühe und Not die tote Geschäftszeit überstehen können. Dafs solche Verhältnisse auch die englische Wollindustrie seit dem Beginn ihrer kapitalistischen Organisation und der Exportarbeit begleitet haben, ist wahrscheinlich. Aber sichere Nachweise über das Auftreten von Krisen und deren Folgen für die Industrie und ihre Arbeiter haben wir erst vom XVI. Jahrhundert an — dann freilich auch in ausreichendem Mafse. Das Bild, das wir von den thatsächlichen Zuständen entwerfen wollten, wird wesentlich vervollständigt und geklärt werden, wenn wir hier aus jenen Quellen in Kürze einiges mitteilen.

Zum ersten Male hören wir von einer Krise des Tuchgeschäfts im Jahre 1527. Der Minister Heinrichs VIII, Kardinal Woolsey, hatte aus politischen Gründen eine Handelssperre gegen die Niederlande hervorgerufen, und die englischen Kaufleute konnten daher ihre Tuchladungen nicht mehr auf den gewohnten Märkten absetzen. Die Verleger, welche aus Essex, Kent, Suffolk und Wiltshire nach London kamen, fanden dort keine Käufer und infolgedessen[1] „they put from them their spinners, carders, tuckers and such other which live by clothmaking, which caused the people greatly to murmur and specially in Suffolk". Hier in Suffolk hatten sich vierzig Verleger bei Beginn der Absatzstockung vom Herzog von Norfolk bewegen lassen, Arbeiter, welche sie schon „abgestofsen" hatten, wieder mit Aufträgen zu versorgen. Aber schon nach zwei Monaten erklärten sie, sie könnten nicht länger arbeiten lassen, da in London kein Mensch mehr Tuch kaufe. Der Kardinal bot alles auf, um die Merchant Adventurers, in deren Händen der Export lag, zum Ankauf zu bewegen, leistete selbst Vorschüsse und drohte mit dem Tower, wenn sie sich nicht fügen wollten. Aber die Not wurde immer allgemeiner; die Verleger von Essex erklärten, sie würden es auf eine gegen Woolsey gerichtete Revolution ankommen lassen. In Hampshire, Berkshire und Wiltshire rotteten sich die Weber zusammen, um zum Könige zu ziehen, und mufsten mit Gewalt auseinandergetrieben

[1] Schanz a. a. O. S. 71, Anmerkg. — Ashley, Introduction II S. 231.

werden. Erst nachdem 1528 die Handelssperre aufgehoben worden war, konnte die Arbeit wieder aufgenommen werden [1].

Unter Elisabeth müssen wieder ähnliche Verhältnisse bestanden haben. Im Jahre 1564 wies der Staatsrat die Friedensrichter von Berkshire an, auf die clothier einzuwirken, damit sie ihren Betrieb nicht ohne dringende Not einstellten [2]. In einem Schreiben des Grafen von Leicester an den Staatssekretär Walsingham aus dem Jahre 1587 heifst es, in dem Industriebezirk von Bristol habe eine Absatzstockung grofse Not erzeugt; viel Dank schulde man aber den Verlegern „who keep many of the poor on work to their own loss [3]“.

Die schlimmsten Zeiten für die Tuchmacherei kamen aber erst unter Jakob I. und Karl I. Im Jahre 1622 ergab eine von der Regierung vorgenommene Erhebung, dafs in der Londoner Tuchhalle (Blackwell Hall) grofse Mengen von Tuch aus neun Grafschaften schon lange unverkäuflich lagen, weil die Exportfirmen sich weigerten, ihre Vorräte noch zu erhöhen. Gloucester, Worcester, Somerset, Wiltshire und Suffolk waren am schwersten betroffen [4]. Die Friedensrichter von Gloucester [5] berichteten, nur mit gröfster Mühe könnten sie die verzweifelten Weber noch vom offenen Aufruhr zurückhalten. Schon hätten sich 500 Weber verbündet, um gemeinsam mit Knütteln bewaffnet, den gröfsten clothier der Gegend mit Gewalt zur Wiederaufnahme des Betriebes zu zwingen. Aus Wiltshire wurde gemeldet, zwölftausend (?) Arbeiter seien brotlos [6]. Die clothier von Suffolk erklärten sich aufser Stande noch länger arbeiten zu lassen. Sie hätten all ihr Kapital ausgegeben, schon liege Tuch im Werte von 39000 £ unverkauft in 20 Ortschaften. Die Friedensrichter derselben Grafschaft verwandten sich für einen vor dem Konkurs stehenden Verleger, dessen zweihundert Arbeiter ohne Unterstützung des Arbeitgebers verhungern müfsten [7]. Aus Somerset liefen Berichte ein, wonach die hungernden Weber häufig Korntransporte überfallen und beraubt hätten. Die Ernten seien schlecht, die Armut unbeschreiblich, die Verzweiflung der Arbeitermassen so, dafs es den Aufwieglern nicht viel Mühe mehr kosten werde, sie zum offenen Aufstande zu treiben [8]. Die Steuern waren nicht mehr einzutreiben, und die Behörden waren allerorten in Aufregung, weil sie beständig eine allgemeine Empörung fürchteten.

Der Staatsrat erliefs damals (1622) ein Rundschreiben an

---

[1] Vergl. Schanz a. a. O. S. 73—74.
[2] State Papers Elizab. vol. 34 No. 43, 1564.
[3] Ebenda vol. 200, 6. April 1587.
[4] State Papers James I vol. 128, No. 73.
[5] Ebenda, vol. 131 No. 4, 1622.
[6] Ebenda vol. 115, No. 20.
[7] Ebenda vol. 128, No. 67, 1622.
[8] Ebenda vol. 130, No. 73, 1622.

die Friedensrichter der Grafschaften Gloucester, Wiltshire, Somerset, Dorset, Oxford, Kent, Devonshire, Suffolk und York. Darin hieſs es: die unablässigen Klagen über das Elend der Weber und Spinner hätten ihn veranlaſst, die Kaufleute zu möglichst umfassenden Ankäufen von Tuch anzutreiben. Man müsse aber auch auf die Verleger, die nicht mehr arbeiten lassen wollten, einen Druck ausüben: „it being unfitting, that they should at their pleasure dismiss their workpeople, who are thus deprived of livelihood and disturb the government[1]."

Unter Karl I. begann die Krise anscheinend im Jahre 1629 und zwar zuerst in Essex. Zweihundert Delegierte der Wollenweber erschienen „unter lautem Klagen und Schreien" vor der Session der Friedensrichter und berichteten, über 30000 (?) Arbeiter seien ohne Beschäftigung und am Verhungern. Die drohende Haltung der Leute veranlaſste die Richter, mit den clothiers zu verhandeln, aber ohne Erfolg, da diese erklärten, solange die Londoner Groſshändler nicht kauften, könnten sie auch ihren Betrieb nicht fortsetzen[2]. In der benachbarten Grafschaft Suffolk überreichten die Verleger dem durchreisenden Lord-Oberrichter eine Petition, worin sie sagten, sie seien jetzt selbst zu Ende mit ihrem Gelde; wenn der Staat nicht helfe, könnten sie nicht länger Löhne zahlen und müſsten die Arbeiter ihrem Schicksal überlassen[3]. Im nächsten Jahre, 1630, wurde auch Surrey ein Opfer der Krisis; die Gemeinden klagten über die wachsenden Armenlasten, die Verleger über die drohende Haltung der Arbeiter, denen sie doch nicht helfen könnten[4]. Im Jahre 1631 wurde dort die Zahl der Arbeitslosen von den Friedensrichtern auf 4000 geschätzt. Ähnliche Berichte liefen auch jetzt wieder ein aus Gloucester, Wiltshire, Southampton und anderen Gegenden. Die Krise hielt mindestens bis zum Jahre 1637 an. Aus der Zeit liegt eine Eingabe der Grafschaft Essex vor, in der es u. a. heiſst, infolge der andauernden Notlage seien viele Meister zu „workmen" herabgesunken[5].

Wir haben diese authentischen Zeugnisse, deren Zahl sich noch vermehren lieſse[6], ausführlicher wiedergegeben, weil sie bisher z. T. noch gar nicht verwertet sind und doch ein sehr deutliches Bild davon geben, welchen Umfang und welche sociale Bedeutung die Hausindustrie in der englischen Tuchfabrikation damals erreicht hatte — und dann auch, um zu zeigen, wie prekär die Lage der Arbeiter war, wie damals schon ganze

---

[1] State Papers James I vol. 127, No. 76.
[2] State Papers Charles I, vol. 141, No. 1, 1629.
[3] Ebenda vol. 146, No. 30.
[4] Ebenda vol. 187, No. 56.
[5] State Papers 1637, 4. Mai.
[6] Vergl. z. B. State Papers Charles I vol. 177, No. 52; vol. 244, No. 1; vol. 177, No. 53; ferner British Museum 816 m. 14 (Sammlung von Eingaben u. s. w. aus dem XVII. Jahrhundert).

Grafschaften in ihren unteren und mittleren Volksschichten von jeder Schwankung des grofsen Marktes aufs härteste betroffen werden konnten. Es ist für die Beurteilung der staatlichen Thätigkeit, die wir in den nächsten Kapiteln zu schildern haben, wichtig, sich zu vergegenwärtigen, dafs das Schicksal der Wollindustrie und ihrer Arbeitermassen schon im XVI. und XVII. Jahrhundert zu einem nicht geringen Teile von Thatsachen abhing, die aufserhalb des Bereichs aller Industrieregelung lagen!

Zweites Kapitel.

Regelung der Konkurrenz.

Die Tuchmacherei war, wie wir gesehen haben, weit über die alten zünftigen Schranken hinausgeeilt. Der Tendenz des Kapitals auf rentabelste Anlage hin folgend, hatte sie die alten Bestimmungen zur Beschränkung der Konkurrenz durchbrochen und durch ausgedehnten Betrieb in den Dörfern und Weilern, durch Einstellung „ungelernter“, d. h. nicht voll ausgelernter Arbeiter, durch Erhöhung der Gehilfenzahl, Ausdehnung des Betriebsumfanges u. s. w. Zustände geschaffen, welche mit den hergebrachten Anschauungen und dem bestehenden zünftigen Gewerberecht nicht mehr vereinbar waren.

Zu dieser vollendeten Thatsache Stellung zu nehmen, war vielleicht die schwierigste Aufgabe für einen Staat, der eine nationale, für den Weltmarkt arbeitende Industrie schaffen wollte, und daher die Vorteile, welche der Produktion aus freiem Wettbewerb, billigen Arbeitskräften und kapitalistischem Betrieb erwachsen mufsten, nicht übersehen durfte — der andrerseits aber durch Tradition und mehr noch durch gleichwertige Rücksichten auf die notwendige Förderung des Ackerbaues und die ebenso notwendige Erhaltung der Ordnung innerhalb einer ins Schwanken geratenen Gesellschaft gar nicht daran denken konnte, die Produktion ihre eigenen Wege gehen zu lassen. In dem wichtigsten Punkte war nun die neue Gesetzgebung negativ: von einem allgemeinen Zunftzwange für das ganze Gebiet der Tuchmacherei ist niemals die Rede. Die bestehenden Zünfte der Tuchmacher, Weber, Scherer u. s. w. in zahlreichen Städten werden weder aufgehoben noch beschränkt, in einzelnen Fällen[1] vielmehr noch bestätigt und sogar als Organe des Staates zur Durchführung der Reglements in Anspruch genommen. Aber keins von den allgemeinen Gesetzen enthält auch nur eine Andeutung der

[1] Vergl. unten S. 59.

Bestimmung, dafs die Befugnis zum Gewerbebetrieb generell nur den Mitgliedern einer Zunft zustehen solle. Anders verhielt sich aber der Staat, wo es sich darum handelte, zwischen städtischer und ländlicher Konkurrenz und zwischen gelernter und ungelernter Arbeit eine Scheidelinie zu ziehen, wie es schon das Zunftrecht — in England freilich nicht so scharf, wie auf dem Kontinent — gethan hatte. Der Grundgedanke bleibt hier doch, den städtischen Tuchmachern ihre alte Vorzugsstellung möglichst zu wahren, und das Vordringen der ländlichen Industrie wenigstens aufzuhalten. Zwei andere Motive aber durchziehen noch diese ganze Gesetzgebung und sind für sie bezeichnend: erstens schreitet man zu einer allgemeinen principiellen Gesetzgebung erst, nachdem das System der Regelung von Fall zu Fall schon längere Zeit befolgt worden ist — und zweitens, im Zusammenhange damit, vermeidet der englische Staat es stets, um des Princips willen die einmal vollzogene wirtschaftliche Entwickelung wieder völlig zurückzudämmen, sondern befolgt in einem oft auffallend starken Mafse den Grundsatz des „quieta non movere“.

Das älteste Gesetz, welches der „ungelernten“ Arbeit in der Wollindustrie entgegentritt, ist ein Specialgesetz[1] für die Kammtuchschererei in Norwich, vom Jahre 1495. Die dortigen Scherer hatten sich darüber beschwert, dafs Leute, welche das Gewerbe nicht gelernt hätten, (anscheinend Kaufleute) sich als Scherer in der Stadt niedergelassen haben. Das Gesetz bestätigt den alten Zunftbrauch der siebenjährigen Lehrzeit und gestattet den Betrieb, sowie auch die Beschäftigung von Scherergesellen nur denen, welche Meister, oder vom Magistrat zur Ausübung des Gewerbes zugelassen sind. Im Jahre 1513[2] bestätigte ein anderes Specialgesetz für dieselbe Stadt den Zunftmeistern des Kalander-Gewerbes[3] ihr Privileg gegenüber den Eindringlingen, welche das Handwerk nicht ordnungsmäfsig gelernt hatten. Als den Städten Yarmouth und Lynn 1523 für ihre, früher von Norwich abhängige Zeugmacherei eine eigene Organisation verliehen wurde, untersagte das Gesetz[4] auch dort den Betrieb allen denen, die nicht sieben volle Jahre gelernt hatten.

Die Tuchmacherei in der Form des Verlagssystems auf dem platten Lande wird zum erstenmale ausdrücklich verboten auch nur durch ein Specialgesetz vom Jahre 1533[5], welches innerhalb der Grafschaft Worcester der gleichnamigen Hauptstadt und noch zwei anderen Städten, das alleinige Recht, Tuch für den Verkauf zu machen, zusichert. 1542[6] folgt ein ähnliches Ver-

[1] 11 Henry VII Kap. 11.
[2] 5 Henry VIII Kap. 4.
[3] Kalandern ist ein Teil der Appreturarbeit und bezeichnet die Herstellung der Glätte und des Glanzes.
[4] 14—15 Henry VIII Kap. 3.
[5] 25 Henry VIII Kap. 18.
[6] 34—35 Henry VIII Kap. 10.

bot im Interesse der Wolldeckenmacher der Stadt York. Die dortigen Meister sahen sich bedroht durch die Konkurrenz solcher Leute, welche, ehe sie ausgelernt hatten, die Stadt verliefsen und auf dem platten Lande Geschäfte gründeten. Das Gesetz gestattet das Gewerbe für das ganze Gebiet der Grafschaft und einige angrenzende Bezirke nur den Meistern der Stadt York. Sie sollen auch allein das Recht haben, die Decken zu verkaufen, jedoch nur auf offenem Markte, nicht durch Hausieren. Um das Privileg wirksam zu machen, erhalten die Schaumeister der Deckenmacherzunft die Befugnis des „Sucherechts" für diese Ware auf allen Märkten Nordenglands. — In der gleichen Lage befand sich die von hier aus verpflanzte Deckenmacherei in Norwich, welche klagte, dafs unzünftige Personen die Stadt verlassen hätten, um sich in benachbarten Städten (!) und Dörfern niederzulassen. Aber in diesem Falle hat die Regierung weniger gethan, als die Bittsteller erwarteten: das betreffende Gesetz vom Jahre 1552[1] untersagt den Gewerbetrieb nur auf dem platten Lande, gestattet ihn aber in allen Städten der Grafschaft Norfolk und sogar noch in einigen kleineren Orten, wo Decken jener Art in den letzten Jahren herkömmlich gemacht worden sind. Die Bürger von Norwich hatten ebenso wie die von York das Monopol innerhalb der Grafschaft behalten wollen; aber dazu hätte die Regierung die bereits vollzogene Entwickelung mehr zurückschrauben müssen, als es mit anderen Interessen vereinbar war. Auch in diesem Gesetz wird das Recht zum Gewerbebetriebe nicht ausschliefslich von der siebenjährigen Lehrzeit abhängig gemacht: auch andere Personen können das Recht durch gemeinsame Genehmigung des Magistrats und zweier Friedensrichter ihrer Stadt erhalten.

In demselben Jahre[2] 1552, also zehn Jahre vor Erlafs des Lehrlingsgesetzes der Elizabeth, ist auch zum erstenmale durch ein allgemeines Reichsgesetz für das Gros der englischen Tuchmacherei die siebenjährige Lehrzeit obligatorisch gemacht. Jeder der künftig „broad woollen cloth" zum Verkauf weben will, mufs die Weberei sieben Jahre gelernt haben oder bei Inkrafttreten des Gesetzes wenigstens schon sieben Jahre in dem Gewerbe thätig gewesen sein. Aber auch jetzt wird nur der Lehrzwang, als Gewähr für allgemeine gute Fachbildung, verlangt; von Meisterprüfung, Zunftzwang u. dergl. sagt das Gesetz nichts. Wenn der Staat, zunächst für dieses eine, aber wichtigste Gewerbe den alten Brauch durch Reichsgesetz wieder einschärfte, so liegt darin ein Beweis, dafs seine Umgehung im gröfseren Umfange eingerissen war, natürlich hauptsächlich durch die Schuld der Verleger, welche zur Herstellung einer billigen Exportware den ausgelernten Gesellen solche Leute vorzogen, die nach einer möglichst kurzen

[1] 5—6 Edward VI Kap. 24.
[2] 5—6 Edward VI Kap. 8.

Übungszeit imstande waren, eine geringe Ware notdürftig zu machen und dafür mit weniger Lohn zufrieden waren, als die Handwerksgesellen. Das gleich darauf, 1555 erlassene Gesetz[1] bezeichnet die Konkurrenz der ungelernten Weber als eine von den gelernten Gesellen schwer empfundene Plage. Leider stofsen wir hier auf eine oft wiederkehrende Unklarheit des Sprachgebrauchs, welche die Deutung dieser Gesetze erschwert. Es wird nämlich nicht immer scharf geschieden zwischen Weber und Tuchmacher, zwischen Heimarbeiter und Verleger. Das Lehrlingsgesetz von 1552 spricht nur von Webern und man sollte meinen, dafs damit für die Verleger, die clothier, kein Lehrzwang vorgeschrieben sei. In Wirklichkeit mufs dies aber doch die Absicht gewesen sein. Denn ein Jahr später[2], 1553 wurde bestimmt, jenes Lehrlingsgesetz sollte auf clothier, welche in Städten, nicht auf dem Lande, wohnten, keine Anwendung finden. Dafs es sich wirklich um Verleger, und nicht um gewöhnliche Handwerker und Heimarbeiter, handelte, ist zweifellos, weil als Tuchmacherei im Gesetz ausdrücklich das Vergeben von Arbeit an Weber, Walker, Färber und Scherer bezeichnet wird. Die Regierung hatte also in der That die Absicht gehabt, alle Tuchmacherverleger, die Träger der neuen kapitalistischen Entwickelung in dieser Industrie, dem Lehrzwang zu unterwerfen. Da sie aber zu einem grofsen Teil gar nicht aus dem Handwerksstande hervorgingen, so wäre jene Bestimmung in dieser schroffen Form fast gleichbedeutend gewesen mit einer Unterdrückung der ganzen Tuchindustrie. Aber hier macht sich wieder das schon erwähnte Motiv geltend, die einmal gewordenen, wenn auch ungesetzlichen Verhältnisse im Interesse der Bevölkerung und der Produktion zu schonen. Die Novelle von 1553 wird nämlich damit begründet, dafs das alte Gesetz nicht durchgeführt werden könne, ohne dafs eine grofse Zahl von clothiers in ganz England ihr Geschäft aufgeben und damit die noch viel gröfsere Masse ihrer armen Spinner und Weber brotlos machen müfsten, weil sie eben das Gewerbe weder sieben Jahre ordnungsmäfsig gelernt, noch auch alle bisher sieben Jahr getrieben hätten. Um solche Krise zu verhüten, hätte es nun ja genügt, eine Übergangsbestimmung zu erlassen, dahin gehend, dafs die schon etablierten Tuchmacher nicht weiter behelligt werden sollten. Aber das Gesetz ist viel liberaler: es hebt den Lehrzwang für die Tuchmacher wieder auf in allen Städten und in denjenigen Marktflecken, wo früher oder bisher Breittuch gemacht worden ist. Damit war die Geltung des Gesetzes von 1552 beschränkt auf die Betriebe in Dörfern und Weilern, also nur auf einen Teil der ländlichen Tuchmacherei. Dieses nachträgliche Einlenken hat seinen Grund wahrscheinlich darin, dafs die Gesetzgeber 1552 von dem Grade und Umfang,

---

[1] Vergl. unten S. 24.
[2] 1 Mary sess. 3, Kap. 7.

in welchem die Tuchmacherei durch kaufmännische Verleger und außerhalb der Städte sich ausgedehnt hatte, noch gar keine rechte Vorstellung besaßen.

Bei der Ausarbeitung des nächsten Gesetzes, drei Jahre später, ging man von vornherein anders zu Werke. Die „weavers Act“, als welche das Gesetz von 1555[1] später oft citiert ist, beabsichtigt den „alten Klagen“ der gelernten Webermeister ein Ende zu machen. Die Klagen richteten sich gegen Ausbeutung durch die „reichen clothiers“, gegen die Konkurrenz ungelernter Weber, gegen Ausdehnung des Großbetriebes auf Kosten der Selbständigkeit kleiner Meister — und gegen die zunehmende kapitalistische Entwickelung überhaupt. Durch eine doppelte Beschränkung der Konkurrenz wollte das Gesetz sein Ziel erreichen — einmal, indem es dem Umfang der Betriebe eine Grenze setzte — und sodann, indem es die Tuchmacherei auf dem platten Lande, wo die beklagten Mißstände am schlimmsten waren, einschränkte.

Es ist schon früher bemerkt worden, wie zu dieser Zeit, zweihundert Jahre vor dem Aufkommen der Dampfmaschinen in England — schon die Anfänge eines fabrikmäßigen Großbetriebes in der Tuchmacherei sehr deutlich sichtbar werden, nämlich in der Kombination mehrerer Gewerbe unter einem Dache und in einer Hand, sowie durch Aufstellen mehrerer Webstühle in einem Hause. Hier setzte das Gesetz von 1555 ein. Wollenes Zeug darf nur weben, wer die Weberei sieben Jahre gelernt hat; auch solche Meister aber dürfen nicht gleichzeitig noch die Walkerei betreiben — es sei denn, daß sie nicht mehr gewöhnliche Weber sondern clothier, d. h. Verleger, sind(!). Den Walkern wird verboten, Webstühle zu besitzen oder zu vermieten. Diese Bestimmungen galten allgemein, für Stadt und Land. Für die ländliche Industrie insbesondere wird verordnet, daß auf den Dörfern u. s. w. die Verleger nicht mehr als einen, die Weber nicht mehr als zwei Stühle und zwei Lehrlinge halten sollen. Ferner wird den ländlichen Verlegern verboten, Webstühle und zugehörige Werkstätten zu vermieten. Solche Personen, welche die Tuchmacherei bisher überhaupt noch nicht betrieben haben, dürfen das Gewerbe auf dem platten Lande nur dann etablieren, wenn in der betreffenden Ortschaft schon mindestens seit 10 Jahren Tuche der fraglichen Art gemacht worden sind[2]. Diese verklausulierte Bestimmung sieht auf den ersten Blick aus wie ein radikales Verbot der ländlichen Tuchmacherei, war aber

[1] 2—3 Phil. and Mary Kap. 11.

[2] Das Gesetz gilt nur für einen, allerdings damals noch wichtigsten Zweig der Wollindustrie: die Fabrikation von broad white cloth, d. h. derjenigen Ware, welche auch einen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland und den Niederlanden bildete, wo sie noch gefärbt und appretiert wurde.

in Wirklichkeit nichts anderes als eine sehr liberale Sanktion des Bestehenden. Denn alle schon vorhandenen Betriebe, einerlei ob in den Städten oder auf dem Lande, ob erst kürzlich oder schon vor vielen Jahren begründet, sollen ganz unbehelligt bleiben. Ferner können solche Verleger, welche ihr Gewerbe bisher schon in der Stadt oder auf dem Lande betrieben haben, sich überall, auch an solchen Orten neu etablieren, in welchen die Industrie noch nicht zehn Jahre lang besteht. Und selbst Anfängern steht die Begründung solcher Geschäfte frei, wenn sie nur jene Klasse von Ortschaften vermeiden, oder Städte und Marktflecken wählen. Es kommt hinzu, dafs die Niederlassungsbeschränkung auch nur für die Verleger, nicht aber für ihre Weber, Walker u. s. w. galt, welche vielmehr wohnen konnten, wo sie wollten.

Damit war in der That nicht nur die gesamte, seit über hundert Jahren verbreitete ländliche Tuchmacherei in ihrem Bestande rechtlich gesichert — auch ihrer noch weiteren Verbreitung, sowohl intensiv wie extensiv, waren nur ganz geringe Schranken gezogen. In den Städten und Marktflecken blieben die clothier ziemlich unbehelligt, es konnten sich hier auch Anfänger nach Belieben niederlassen, und es ist nicht einmal klar, ob das Gesetz den Lehrzwang für sie noch einmal einschärft. Die Kombination mehrerer Handwerke in einer Hand war ihnen dort unbenommen; auch der Vermehrung der Gehilfen und der Stühle ist in den Städten und Marktorten nicht gewehrt. Die praktische Wirkung des Gesetzes, das in seiner Begründung den Mund sehr voll nahm, konnte nicht allzugrofs sein; wahrscheinlich war das auch die Absicht des Gesetzgebers, denn es wäre ja leicht gewesen, die Maschen etwas enger zu ziehen.

In demselben Jahre hatten drei Tucherstädte der Grafschaft Somerset sich beschwert über die Konkurrenz unzünftiger, ungelernter Tuchmacher, welche auf dem Lande das Gewerbe des Webens, Walkens und Scherens in ihren Häusern — d. h. also wohl in der Form des fabrikmäfsigen Grofsbetriebes — ausübten und angeblich durch Pfuscherarbeit und unredliche Praktiken die Industrie in Verruf brachten. Anstatt aber, wie es die Städter erwartet hatten, diese ländliche Konkurrenz zu unterdrücken, bestimmte das bezügliche Specialgesetz[1] nur, dafs in der ganzen Grafschaft kein Tuch der betreffenden Art („Bridgewaters") feilgeboten werden dürfe, das nicht zuvor in einer der drei Städte von den amtlichen Schauern gestempelt worden sei. Das Gesetz bestätigte also auch in diesem speciellen Falle die allgemeine Tendenz der herrschenden Gewerbepolitik.

Es dauerte wieder nur zwei Jahre, bis die Gesetzgebung

---

[1] 2—3 Phil. and Mary Kap. 12.

von neuem eingriff. Dieses Mal, durch das Gesetz von 1557[1], wird der siebenjährige Lehrzwang unzweideutig nicht nur über Weber, soudern auch über solche Personen verhängt, welche durch andre die Stoffe weben und verarbeiten lassen. Nur die, welche, obwohl sie nicht Lehrlinge gewesen sind, das Gewerbe gegenwärtig, einerlei wie lange schon, betreiben, sollen unberührt bleiben. Auf dem platten Lande aber wird alle Tuchmacherei — es handelt sich jetzt um alle Stoffe der Streichgarnindustrie — rundweg verboten; in den Marktorten auch wenn sie nicht nachweisen konnten, daſs die Industrie dort seit mindestens 10 Jahren eingebürgert sei. Aber alle schon bestehenden Betriebe werden auch auf dem Lande unbehelligt gelassen. In einer Anzahl von Grafschaften, darunter auch in solchen, welche für das eigentliche Verlegertum speciell in Betracht kamen (Kent, Suffolk, Gloucester und Teile von Surrey) dürfen sich Tuchmacher auch auf dem Lande niederlassen, wenn sie die siebenjährige Lehrzeit durchgemacht haben. — Mit diesem Gesetz war gegenüber den laxen Bestimmungen von 1555 ein wesentlicher Schritt in der Richtung auf Hemmung und Verlangsamung der kapitalistischen Entwicklung gethan. Wäre das Gesetz durchgeführt, so wäre damit ein Betrieb mit ungelernten Arbeitern durch ungelernte Verleger und jenseits des zünftig-städtischen Machtbereiches für einen groſsen Teil Englands, besonders für die Tuchindustriebezirke der Grafschaften Somerset, Wiltshire, Devonshire, Worcester, Oxford, Essex, Sussex, Berkshire — unmöglich gemacht worden. Schon im nächsten Jahre war es aber eine der ersten Regierungshandlungen der Königin Elisabeth, in das Verbot der ländlichen Tuchmacherei Bresche zu schlagen. Mit der Begründung, daſs die Flecken der Grafschaft Surrey, welchen durch das vorige Gesetz die ländliche Tuchmacherei ausnahmsweise gestattet war, auf solche Gunst kein höheres Anrecht hätten, als gewisse Ortschaften der Grafschaften Essex, wird auch diesen, als alten (!) und bewährten Sitzen der Industrie die Konzession gewährt. Wir werden sehen, welche Konsequenzen die Verleger anderer Grafschaften später aus dieser Art von Begründung gezogen haben!

Das als „Lehrlingsgesetz“ bekannte (nach Gneists Vorgang besser „Arbeits- und Gesindegesetz“ zu nennende) Gesetz der Elisabeth[2] von 1562 bezweckte vor allem eine Befestigung und Beruhigung der durch die wirtschaftliche Revolution des XVI. Jahrhunderts in England aufgewühlten Verhältnisse. Das Landstreichertum, die Verwilderung und Verarmung der aus ihren alten Sitzen und Lebenskreisen herausgetriebenen Arbeiterklassen, die Lohndrückerei, die Lockerung aller alten Arbeits- und Dienstverhältnisse, die Lehrlingszüchterei, die Abwanderung

[1] 4—5 Philip and Mary Kap. 5.
[2] 5 Elizab. Kap. 4.

der Landleute, die Verkümmerung der Landwirtschaft — diese und andre natürliche Folgen der kommerziell-kapitalistischen Entwickelung jener Tage sollten unterdrückt werden. Um diesen Zweck zu erreichen, bedienen sich die Gesetzgeber eines wohldurchdachten Systems der Konkurrenzregulierung und wesentlich aus diesem Gesichtspunkte haben wir uns hier mit dem Gesetz zu befassen, obwohl es, als eine Art allgemeiner Gewerbe- und Gesindeordnung, nicht unter die Industriereglements zu rechnen ist. Es bedeutete, soweit der Lehrzwang in Frage kam, eine Ausdehnung der Bestimmung von 1552 auf alle wichtigeren Gewerbe. Wem eine Lehrlingstelle angeboten wurde, mufste sie, solange er noch minderjährig (unter 21 Jahren) war, annehmen und konnte von der Polizei dazu gezwungen werden. Da die Lehrzeit mindestens sieben Jahre dauern mufste, aber auch ausgelernte Leute sich nicht vor Vollendung des 24. Lebensjahres als Meister niederlassen durften, so enthielt das Gesetz für alle die, welche — wie es wohl die Regel war — vor dem 17. Jahre in die Lehre traten, einen indirekten Zwang, nach Ablauf der Lehrzeit noch ein oder mehrere Jahre als Gesellen oder in andrer Stellung zu dienen, auch wenn sonst nichts ihrer Selbständigmachung im Wege stand. Der Lehrvertrag mufste amtlich beglaubigt werden. Den ausgelernten Lehrlingen stand es frei, ob sie, solange, oder wenn sie sich nicht selbständig machen konnten, in ihrem Gewerbe, als Gesellen, oder in der Landwirtschaft oder im Gesindedienst, eine Stellung annehmen wollten. Wer aber ohne Beschäftigung war, mufste jede Gesellenstellung seines Gewerbes, die ihm angeboten wurde, annehmen, wenn er nicht schon verheiratet oder dreifsig Jahre alt war, und durch eine amtliche Bescheinigung nicht nachweisen konnte, dafs er durch einen gewissen Mindestbesitz von Vermögen imstande sei, sich selbst zu erhalten. Durch diese Bestimmung sollte dem Landstreichertum vorgebeugt und den Meistern die Möglichkeit gewährt werden, stets Arbeitskräfte zu bekommen. Kein Meister durfte unausgelernte Leute anstellen; der Arbeitsvertrag mufste auf mindestens ein Jahr lauten und konnte vorher nur mit polizeilicher Genehmigung in Ausnahmefällen gelöst werden. Im übrigen galt beiderseitige vierteljährige Kündigungsfrist. Auf Kontraktbruch und Arbeitsverweigerung stand Strafe: für den schuldigen Meister 40 Shilling, für den Gesellen Gefängnis solange bis er die Arbeit wieder aufnahm. — Jeder gegen Lohn beschäftigte Geselle oder Arbeiter hatte im Sommer von 5—7 (oder 8) Uhr, im Winter von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zu arbeiten. Die Pausen durften während des ganzen Arbeitstages 2½ Stunden nicht überschreiten, ohne dafs aber ein Mindestmafs hierfür vorgeschrieben wäre. Für jede Stunde versäumter Arbeitszeit konnte der Meister oder Dienstherr dem Arbeiter 1 penny vom Lohn abziehen. — Infolge der grofsen Preisrevolution der letzten Jahrzehnte waren die in älteren (haupt-

sächlich für Bauhandwerker erlassenen) Lohngesetze ein für allemal festgesetzten Löhne viel zu knapp geworden. Um daher den Arbeitern, Gesellen und Dienstboten einen stets, „in guten und bösen Zeiten angemessenen“ Lohn zu sichern, wurde bestimmt, dafs künftig alljährlich, binnen 6 Wochen nach Ostern, die Friedensrichter auf dem Lande, die Magistrate in den Städten, unter Mitwirkung von Sachverständigen und unter Berücksichtigung der jeweiligen Preise und sonstigen Lebensbedingungen für jede Grafschaft bezw. Stadt eine nach Gewerben und Berufen abgestufte Lohntaxe aufstellen sollten. Beamte, welche versäumten, sich an diesem Akte zu beteiligen, wurden mit einer Geldstrafe von 10 £ bedroht. Jeder Lohnvertrag, der von der Taxe abwich, war ungültig. Aufserdem aber wurde den Meistern noch ausdrücklich, bei zehn Tagen Gefängnis und 5 £ Geldstrafe verboten, höhere Löhne zu zahlen, — den Gesellen etc. bei 21 Tagen Gefängnis, höhere Löhne anzunehmen. Auf Anbieten und Annehmen geringerer Löhne stand keine Strafe. Auflehnung gegen den Arbeitsherrn wurde mit Gefängnis bis zu 1 Jahr bestraft. — Gesellen und Arbeiter, welche nach Ablauf ihres Vertrages die betreffende Stadt, Gemeinde oder Grafschaft verlassen wollten, bedurften dazu einer schriftlichen amtlichen Erlaubnis (testimonial) und durften ohne sie nicht wieder angestellt werden. Im Hinblick auf die Thatsache, dafs die Ausdehnung der ländlichen Tuchmacherei zum grofsen Teil durch vertragswidriges Entweichen der Gesellen und Lehrlinge aus den Städten genährt wurde, ist die Bestimmung wichtig, dafs alle solche flüchtigen Leute von der Polizei festzunehmen und zurück zubringen seien. Alljährlich zweimal sollten die Friedensrichter zusammentreten, um über die Durchführung des Gesetzes und die Mittel zur Kontrolle zu beraten.

Bis hierher[1] handelte es sich um Bestimmungen des Gesetzes, welche für die Tuchmacherei gleichermafsen galten wie für alle anderen Gewerbe. In einigen Artikeln jedoch schuf der Gesetzgeber noch ein besonderes Recht für jene Hauptindustrie Englands, indem er ihr in der Annahme von Lehrlingen, also in der Rekrutierung des Gewerbes, gröfsere Beschränkungen auferlegte als den meisten anderen Gewerben. Das Gesetz bestimmte hierüber Folgendes. Gänzlich unbeschränkt in der Einstellung von Lehrlingen, sowohl was deren Zahl, als auch was ihre Herkunft betrifft, sind nur etwa zwölf Gewerbe, nämlich Bauhandwerker und verwandte, sowie auch diejenigen Weber und Walker, welche nur — „household cloth“ machen, d. h. solche, welche für den Bedarf ländlicher Privatkundschaft arbeiten und daher der eigentlichen „Industrie“ nicht zuzurechnen sind. Eine andere Gruppe von Gewerben, zu denen auch die Tuchmacher

[1] Die Bestimmungen über die Regelung specieller Verhältnisse in der Landwirtschaft habe ich in der Skizze nicht berücksichtigt.

und Wollenweber gehören, darf die Zahl der Lehrlinge nur in einem konstanten Verhältnis zur Zahl der Gesellen vermehren, indem sie verpflichtet werden, bei mehr als zwei Lehrlingen auf jeden hinzukommenden auch einen Gesellen anzustellen. Die meisten Handwerker, soweit sie in Städten wohnen, sollen als Lehrlinge nur Bürgerssöhne, und soweit sie in Marktorten wohnen, nur Söhne von Handwerkern aus Marktorten derselben Grafschaft als Lehrlinge annehmen. Und innerhalb dieser beiden Gruppen werden nur die Verleger der Tuchindustrie (clothier) noch wieder einer weiteren Beschränkung unterworfen: sie dürfen als Lehrlinge nur ihre eigenen Söhne und Söhne solcher Eltern annehmen, die nicht nur die obigen Bedingungen erfüllen, sondern auch ein bestimmtes Mindesteinkommen aus Grundbesitz nachweisen können. Auch diejenigen Weber, welche auf dem platten Lande wohnend für Verleger arbeiten, haben sich an diese Beschränkung zu halten, während die städtischen Weber den anderen städtischen Handwerkern gleichgestellt sind. Tuchverleger auf dem Lande kennt das Gesetz auffallender Weise nicht. Es beschränkt auch nicht, was zu beachten ist, die Zahl der Gesellen und enthält auch im übrigen keine einzige Bestimmung, welche unmittelbar gegen die Erstehung großer Betriebe gerichtet ist. Mit den früheren Gesetzen, die den Konkurrenzstreit zwischen Stadt und Land, zwischen gelernter und ungelernter Arbeit schlichten wollten, berührt sich das neue Statut nur durch die Vorschrift des allgemeinen Lehrzwanges. Nur mittelbar konnte es auch außerdem noch hemmend auf die Entwickelung einwirken, da es dem Zulauf der Arbeitskräfte zur Tuchindustrie, wie gezeigt ist, Schranken zog und die Bewegungsfreiheit der Arbeiter verringerte. Nach dem Präambulum und der ganzen Haltung des Gesetzes, sowie auch wegen der übrigen Gesetzgebung unter Elisabeth, muß man aber annehmen, daß die Regierung, als sie jene Lehrlingsbeschränkungen über die Tuchindustrie verhängte, weniger an eine Zurückdämmung der ländlichen Industrie als vielmehr an die Kräftigung der damals sehr tief stehenden Landwirtschaft gedacht hat, welcher die Arbeitskräfte erhalten bleiben sollten. Diesem Motiv entsprangen auch Bestimmungen, wie die, daß alle stellenlosen Arbeiter zur Arbeit in der Landwirtschaft gezwungen werden könnten, daß Handwerker einer amtlichen Aufforderung zur Aushilfe bei der Ernte folgen mußten, und daß endlich landwirtschaftliche Arbeiter eine Lehrzeit von 6 bis 10 Jahren durchzumachen hatten.

Man würde über die Stellung der Gesetzgeber in dieser ganzen Frage besser urteilen können, wenn das Gesetz irgendwie die Zünfte und ihre gewerbepolitischen Funktionen berührte. Aber davon findet sich keine Silbe; wenn man nicht wüßte, daß die Zünfte, wenn auch in veränderter Verfassung, in zahlreichen Städten Englands noch jahrhundertelang praktische

Bedeutung gehabt haben[1], so könnte man aus diesem Gesetze schliefsen, sie seien schon damals aus dem öffentlichen Leben völlig verschwunden gewesen.

Vierzehn Jahre nach dem „Arbeits- und Gesindegesetz" erbrachte das Statut von 1576[2] abermals einen Beweis dafür, dafs Elisabeth und ihre Staatsdiener nicht daran dachten, die Tuchindustrie wirklich wieder in die Städte zurückzudrängen. Aufser den Grafschaften, welchen schon 1557 der Tuchverlag auf dem Lande gestattet worden war, erhalten jetzt auch noch Somerset, Wilts und Gloucester dieselbe Vergünstigung. Die Begründung sagt, die Tuchmacherei werde schon seit langen Jahren dort in jener Form betrieben; viele Tausende armer Arbeiter, die davon lebten, hätten sich dort über das ganze Land hin angesiedelt; man könne sie doch nicht wieder vertreiben. Jedoch wird die Konzession nur solchen Orten und Niederlassungen gewährt, in denen die Industrie schon zehn Jahre lang betrieben worden war — sowie ferner nur unter der Bedingung, dafs neu hinzukommende Verleger nicht mehr als ein bestimmtes Mafs von Grundbesitz erwerben dürften. Im Jahre 1585[3] gesellten sich hierzu noch die übrigen Industriebezirke von Essex, welche 1558 noch nicht berücksichtigt waren. Damit war nun thatsächlich die ländliche Tuchindustrie in fast ganz Süd- und Mittelengland, und jedenfalls überall da geduldet, wo sie wirklich von Bedeutung war. Auf dieser Rechtsgrundlage konnte sie sich im weitesten Mafse entfalten, auch ohne mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen, solange nicht etwa eine reaktionäre Tendenz die alten Ausnahmebestimmungen wieder aufhob. Aber das ist nie geschehen bis zur völligen Aufhebung aller, auch der Grundgesetze, in den Jahren 1809 und 1814. Seit 1585 kommt die Gesetzgebung auf die Grenzregulierung zwischen städtischer und ländlicher Industrie überhaupt nicht mehr zurück; bei der nun beginnenden ununterbrochenen Entwickelung zum Industriestaat war an eine Wiederaufhebung der einmal gewährten Freiheiten auch nicht mehr zu denken. Der Wunsch, auf dem sich bildenden Weltmarkte die Konkurrenten auszustechen, gewann immer mehr das Übergewicht in den Erwägungen der Regierungen und Parlamente, und drängte die Rücksichten auf Erhaltung alter und befestigter Verhältnisse mehr und mehr in den Hintergrund. — Dafs der Staat aber hierin der unaufhaltsamen Entwickelung nicht ganz passiv zusah, sondern auch durch die Gesetzgebung noch selbst dazu beitrug, die vorhandenen Hindernisse wegzuräumen, ersieht man aus einem Gesetz von 1694[4]. Das „Arbeits- und Gesindegesetz" von 1562

[1] Vergl. Hibbert a. a. O. Kap. 5.
[2] 18 Elizab. Kap. 16.
[3] 27 Elizab. Kap. 23.
[4] 5—6 William and Mary Kap. 9.

hatte den hausindustriellen Tuchwebern auf dem Lande in der Annahme von Lehrlingen grofse Beschränkungen auferlegt. Das neue Gesetz hebt sie auf, weil sie eine unerwünschte Beengung der Industrie seien. Diese Abänderung zielte also direkt hin auf eine noch weitere Entfesselung der ländlichen Hausindustrie.

Wie verhielt sich nun aber die spätere Gesetzgebung gegenüber dem zweiten Grundpfeiler des alten Systems, dem allgemeinen siebenjährigen Lehrzwang für Unternehmer und Arbeiter? — Der Fortschritt der Tuchindustrie, wie der jeder anderen Industrie beruhte auf der zunehmenden Scheidung der Produzenten in zwei grofse stereotype Klassen, eine Klasse kaufmännisch geschulter, kapitalkräftiger Unternehmer (Verleger) und eine Klasse arbeitsteilig beschäftigter besitzloser Kleinmeister oder Arbeiter. Die ersteren mufsten natürlich den technischen Teil der Industrie verstehen, um die Arbeit leiten und kontrollieren zu können, aber diese Funktion trat doch zurück neben der Vermittelung des Absatzes, Beschaffung des Kapitals und Organisation der Arbeit. Für sie war also eine lange Lehrzeit zur Erlernung der technischen Fertigkeiten nur eine Fessel, wo es darauf ankam, günstige Konjunkturen, die der internationale Markt in diesem Jahre bot, im nächsten Jahre wieder entzog, schnell auszubeuten. Im Interesse billiger Produktion waren ihnen auch ungelernte Leute, oder Landbewohner, welche die Gewerbe nebenher trieben, als Arbeiter lieber, als die gelernten Gesellen und Meister, welche höhere Löhne und Preise forderten. Die wachsende Masse des ländlichen und städtischen Proletariats hatte ebenfalls ein Interesse daran, die kostspielige Lehrzeit zu umgehen. So vereinigten sich beide Klassen in dem Bestreben, die Institution des siebenjährigen Lehrzwanges in der Wollindustrie obsolet zu machen. Aber als die Entwickelung schon längst im Gange war, hatte „das Arbeits- und Gesindegesetz“ jene Institution gerade in bündigster Form wieder eingesetzt. Wie verhielten sich die Nachfolger Elisabeths dazu? — Das Eine läfst sich aus allen vorliegenden Anzeichen mit Bestimmtheit sagen, dafs der Staat jene Bestimmung bis zum Schlufs unserer Periode immer noch principiell als bindend anerkannt hat. Aber es ist auffallend, dafs er, soweit die alte Tuchindustrie (im Gegensatz zur „new drapery“ [1]) in Frage kam, niemals wieder auf dem Wege der Gesetzgebung der notorischen Umgehung des Lehrzwanges entgegentrat, während doch auf anderen Gebieten — z. B. der Regelung der Technik, der Wollausfuhr, des Arbeitsverhältnisses u. a. — auch nach Elisabeth noch eine sehr intensive gesetzgeberische Thätigkeit zu verzeichnen ist. Nur als die unter Elisabeth entstandene neue Industrie der „new drapery“ im XVII. Jahrhundert gesetzlich geregelt wurde, kommt auch in dem betreffenden Statut vom Jahre 1662 [2]

[1] Vergl. unten S. 91.
[2] 13—14 Charles II Kap. 32.

die Bestimmung wieder vor, dafs kein clothier die betreffenden Stoffarten machen oder machen lassen darf, der das Gewerbe nicht sieben Jahre gelernt hat — bei Strafe von 5 £ für den Übertreter. Und noch 62 Jahre später verschärfte das Parlament diese Strafe auf das Doppelte[1].

[1] 1724, 11 George I Kap. 24 (Gesetz für West Riding of York).

Drittes Kapitel.

Die Regelung des Verhältnisses zwischen Unternehmer und Arbeiter.

Neben der Pflicht, die Konkurrenzschranken zwischen Stadt und Land, gelernter und ungelernter Arbeit, Klein- und Grofsbetrieb neu zu regulieren, erwuchs dem Staate aus dem Gang der wirtschaftlichen Entwickelung noch eine zweite ebenso wichtige Aufgabe. Es galt jetzt für das früher unbekannte wirtschaftliche Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem Verleger und dem hausindustriellen Meister oder Arbeiter die Rechtsformen zu finden, welche beiden Teilen die Wahrung ihrer Interessen verbürgte und einen ungestörten Fortgang der Arbeit ermöglichte. Wir sahen oben, wie das neue wirtschaftliche Verhältnis beschaffen war, und wodurch es sich von dem Arbeitsverhältnis des zünftigen Handwerks unterschied. Die Vorschriften des zünftigen Gewerberechts waren zu einem grofsen Teil hierfür überflüssig; anderseits brachte die neue Unternehmungsform Beziehungen mit sich, für welche es im Zunftrecht an Vorschriften fehlte. Das Zunftrecht wollte ja auch durch die bekannte, auch in England herrschende Bestimmung, dafs kein Meister seines Mitmeisters Produkte zum Wiederverkauf kaufen dürfe, die Bildung des Verlagsystems im Keime ersticken. Sowohl die eingewurzelten rechtlichen und politischen Anschauungen, als auch die praktischen Bedürfnisse der beteiligten Menschen und der Industrie als solcher schlossen die Eventualität aus, dafs der Staat die neue Bildung ganz sich selbst überliefs. Die Frage konnte nur sein: erstens bis zu welchem Grade er eingreifen wollte, und zweitens welche Stellung er in dem wieder beginnenden Kampfe zwischen Besitz und Arbeit einnehmen werde. Es handelt sich dabei nicht etwa nur, was oft allein in Betracht gezogen wird, um eine mehr oder minder bewufst parteiische Stellungnahme für oder wider die Unternehmer und für oder wider die Arbeiterklasse — sondern vielleicht noch mehr

um die Wahl zwischen zwei *Prinzipien*, welche in jener Zeit miteinander um die Herrschaft stritten. Nach der auch in England lebendigen Anschauung des *Mittelalters* war die Gemeinschaft, die Stadt, der Staat verantwortlich für die leibliche und geistige Existenz aller einzelnen Glieder, verlangte dafür aber auch von jedem einzelnen eine unbedingte Unterwerfung seiner persönlichen Interessen unter die Rücksichten auf das gemeine Wohl. Es galt nicht für selbstverständlich, daſs der Stärkere im Kampfe ums Dasein den Schwächeren erdrückte, daſs jeder nach seinem wohlverstandenen Selbstinteresse möglichst viel zu verdienen suchte. Und da aller Kapitalbesitz als natürliche Frucht das Verlangen hervorbringt, durch Anlage sich zu vergröſsern und die wirtschaftliche Übermacht über Nichtbesitzende zu diesem Zwecke zu benützen, so war Kapitalbesitz als solcher verpönt und die Gemeinschaft, der Staat sah es nicht als seine Aufgabe an, die Gewinnung und Vermehrung des Reichtums zu befördern. Nicht Reichtum, sondern gesicherte *Existenz*, nicht Entfesselung der produktiven Kräfte und Anlagen, sondern *Ordnung* war der Gegenstand obrigkeitlicher und staatlicher Fürsorge.

Von vornherein befand sich aber der Händlerstand schon in einem gewissen Gegensatz zu diesen Lebensprinzipien der mittelalterlichen Gesellschaft. Der Austausch von Waren zwischen einander fremden Gemeinschaften, die Durchbrechung der Grenzen, innerhalb deren die durch viele Bande miteinander verbundenen Glieder einer Gemeinschaft sich gegen „die Fremde“ abgeschlossen hatten — das war ja der Boden, aus dem der Handel erwuchs. So stand der Händler als ein von Natur „internationales“ Element gewissermaſsen auſserhalb der Gemeinschaft. Dazu kam, daſs seine Existenz gerade beruhte auf Geldbesitz und daſs sein Geschäft einen ausgeprägten Erwerbssinn und eine gewisse Kühle in der Behandlung der nur als „Kunden“ in Betracht kommenden Mitmenschen voraussetzte, d. h. den Handelsgeist erzeugte, der dem Geiste mittelalterlicher Gemeinschaftsordnung völlig entgegengesetzt war[1]. Je mehr dieser Geist auf die Leitung der *Staatsgeschäfte* Einfluſs gewann, desto mehr muſste sich die alte Ordnung im Interesse des beweglichen Kapitals umwandeln.

In England beobachten wir eine solche Umwandlung unter den Tudors. Die Handelspolitik tritt immer mehr in den Vordergrund der staatlichen Thätigkeit. Das neue Prinzip, den Erwerb von Reichtum zu erleichtern, verdrängt allmählich das alte, den „ganzen Menschen“ fürsorgend zu umgeben. Es liegt auf der Hand, daſs bei der Regelung des *Arbeitsverhältnisses* in dem Verlagsystem, welches ja selbst ein Produkt jener Umwandlung war, die beiden Prinzipien zusammenstoſsen und der Staat in irgend einer Weise Stellung nehmen muſste. Die erste

---

[1] Vergl. *Schmoller*, Jahrbuch für Gesetzgebung etc. 1890, S. 1035 ff.

Frage, in welchem Grade der Staat sich mit der Ordnung des neuen Arbeitsverhältnisses befafste, kann man vorweg im allgemeinen dahin beantworten, dafs dies lange nicht so intensiv geschehen ist, wie es die Städte und der Staat selbst gegenüber dem Handwerk gethan haben. Gewifs sind einzelne Punkte durch häufig wiederholte Gesetze eingeschärft — aber gerade das Gesetz, welches die Rechtsverhältnisse zwischen Handwerksmeister und Gesellen, zwischen Pächter und Landarbeiter, zwischen Herrschaft und Gesinde umfassend und systematisch regelte, das Gesetz von 1562 läfst uns völlig im Stich, wenn wir nach dem Verhältnis zwischen Verleger und Arbeiter fragen. Die Löhnungsvorschriften gelten freilich dem Sinne des Gesetzes nach auch für sie, aber auch hier sind Lücken, und im übrigen läfst das Gesetz diese Unternehmungsform ganz links liegen, als ob die englische Gesetzgebung sich nicht schon seit fast 100 Jahren vorher damit befafst hätte.

Der moderne Geschäftsgeist, der die hausindustrielle Produktionsweise geschaffen hatte, zielte darauf hin, die Beziehungen zwischen allen an der Produktion beteiligten Menschen mehr und mehr zu rein geschäftlichen herabsinken zu lassen und im „cashnexus“ — „Leistung gegen Zahlung“ —, alle Berührung zwischen Unternehmer und Arbeiter zu erschöpfen. So mufste im Lohnzahlungsverfahren zuerst das Bedürfnis nach staatlicher Ordnung fühlbar werden. Wo daher das Verlagsystem überhaupt zum erstenmale Gegenstand der Gesetzgebung wird, geschieht es, um Mifsbräuche in der Lohnzahlung zu beseitigen — nämlich durch das Gesetz von 1465 (4 Edward IV cap. 1), welches in jeder Hinsicht den Anfang unserer Periode bedeutet. Es verbietet den clothmakers (clothiers) ihre Arbeiter, d. h. Wollkratzer, Spinner, Weber, Walker u. a. in Waren anstatt in barem Gelde zu bezahlen, bei Strafe des Wertes eines dreifachen Lohnbetrages in jedem Falle. Ferner wird eine Strafe von $^1/_2$ shilling angedroht, wenn der Verleger einem Spinner oder einer Spinnerin die Wolle betrügerisch so zugemessen hat, dafs diese bei der Ablieferung des Gespinstes zu wenig bringen und infolgedessen unverdienterweise einen Lohnabzug erleiden müssen. — Auf der andern Seite will das Gesetz auch den Verleger gegen Verluste aus unsolider Arbeit seiner Leute schützen. Es bestimmt daher, dafs Spinner, Weber, Walker, Färber und Scherer jeden selbst verschuldeten Schaden doppelt ersetzen müssen. Solange bis der Schuldige (anscheinend auch der Verleger) die Strafe erlegt hat, wird er in Haft genommen. Zum erstenmal tritt hier das Truckverbot in der englischen Gesetzgebung auf. Im Jahre 1511 wird es wiederholt in folgender ausführlicherer Weise: Jeder Verleger, welcher Wolle an Sortierer, Wollkratzer und Spinner, — Garn an Weber — und fertige Gewebe an Walker zur weiteren Bearbeitung vergiebt, soll „without deceit or male engine satisfye content and pay to the same . . . . for the same their labour

and workmanship, ready money of the Kings Coyn without to deliver for payment of such labour .... in wares or vitails". Die Strafe beträgt jedoch in jedem Falle nur 1 shilling. Die Vergebung und Rücklieferung der Rohstoffe, Halbfabrikate und fertigen Stoffe zwischen beiden Teilen soll genau und ehrlich nach amtlich beglaubigtem Gewicht geschehen, ohne künstliche Gewichtserhöhung durch Wasser, Öl u. a.; für unvermeidliche Abfälle wird ein bestimmter Satz festgesetzt. Den Webern wird aber im übrigen — hier zum erstenmal — ausdrücklich verboten, Garnreste zurückzubehalten. In der Regel soll alles Garn auch verwebt, in jedem Fall aber der Rest wieder abgeliefert werden. Auf Unterschlagung, betrügerische Gewichtsfälschung und andere Vergehen der Arbeiter steht die Strafe von 3 shilling 4 pence. Als das Gesetz nach drei Jahren abgelaufen war, wurde es erneuert[1], aber ohne jenes wichtige Verbot der Warenlöhnung, das also damit erloschen war. Es ist auch in den ganzen fast 200 Jahren bis 1701 nicht wieder erlassen worden, hat also gerade in der Zeit geruht, wo der hausindustrielle Betrieb und die Proletarisierung der Weber reifsende Fortschritte machten[2]! Im Jahr 1549 suchte ein Gesetz dem übermäfsigen, zum Vagabundentum ausartenden Wanderleben und dem häufigen Stellenwechsel im Gesellenstande dadurch zu steuern, dafs es den Dingvertrag zwischen Meister und Gesellen allgemein reichsrechtlich regelte und ein festes Verhältnis zwischen der Zahl der Gesellen und der der Lehrlinge festsetzte. Offenbar handelte es sich dabei aber nur um das eigentliche Handwerk; die Verhältnisse der Hausindustrie haben dem Gesetzgeber nicht vorgeschwebt und konnten auch durch solche Bestimmungen, wie sie das Gesetz enthielt, gar nicht berührt werden, denn dort waren nicht die Arbeiter, sondern die Unternehmer, die Verleger, das bewegliche unsichere Element. Anstatt, wie im Handwerk, den Meistern den stetigen Fortgang ihrer Geschäfte dadurch zu sichern, dafs man die Bewegungsfreiheit der Gesellen einschränkte und langfristige Dingverträge vorschrieb, mufste es für die Hausindustrie im Gegenteil mehr darauf ankommen, den armen, heruntergekommenen Kleinmeister und Heimarbeiter gegen plötzliche Betriebseinstellungen ihrer Verleger zu schützen. Der hausindustrielle Arbeiter war in der Regel, besonders in der ländlichen Industrie, durch etwas Landbesitz und dadurch, dafs er Familie besafs, viel weniger als die ledigen Handwerksgesellen geneigt und imstande, seinen Wohnort zu verlassen, um bessere Arbeitsgelegenheit zu suchen. Diese Leute waren also ganz und gar abhängig von der Arbeit, die ihnen der Verleger übertrug. Dem Verleger aber, dessen Beweglichkeit nicht durch grofses stehendes Kapital behindert

---

[1] 1514, 6 Henry VIII Kap. 9.

[2] Ein Truckverbot findet sich nur noch einmal in einem Specialgesetz für die Stadt Shrewsbury, s. 1565.

war, wurde es nicht schwer, bei ungünstigen Konjunkturen den Betrieb einzustellen und solange zu warten, bis er seine Tuche wieder zu besseren Preisen absetzen konnte. Solche toten Zeiten waren dann aber der Ruin vieler Hunderter armer Weber und Spinner, deren Ersparnisse oder Nebenerwerb nicht ausreichten, um sie über Wasser zu halten. Der Regierung waren diese Verhältnisse nicht entgangen. Im Jahre 1552 fügte sie dem damals erlassenen grofsen Tuchmacherreglement[1] die sehr wichtige Bestimmung ein, es solle kein clothier ohne obrigkeitliche Genehmigung sein Geschäft aufgeben dürfen: widrigenfalls er für alle Zeit das Recht verliere, den Betrieb wieder zu eröffnen. Damit war den Beamten die Entscheidung darüber überlassen, ob die Geschäftslage eine Einstellung des Betriebes notwendig mache oder nicht.

Das im vorigen Kapitel erwähnte „Webergesetz" von 1555 war wohl geeignet, auch die Lage der hausindustriellen Arbeiter und Meister zu verbessern, aber es enthielt keine Bestimmung, welche der Ausbildung eines Normalarbeitsvertrages für die Hausindustrie hätte als Grundlage dienen können. In noch höherem Mafse galt dies, wie schon bemerkt, von dem „Arbeits- und Gesindegesetz" der Elisabeth. Die hausindustrielle Tuchmacherei wird darin nur insofern berührt, als die clothier und ihre Weber in der Annahme von Lehrlingen beschränkt sind. Bei der Regelung der täglichen Arbeitszeit konnten die Gesetzgeber von 1562 wohl nur an solche Leute denken, welche, wie die meisten Handwerksgesellen, Dienstboten und Landarbeiter gegen Zeitlohn beschäftigt wurden; davon konnte bei den Heimarbeitern des Verlagsystems natürlich keine Rede sein. Aus diesem Grunde ist es auch so gut wie sicher, dafs jene Klasse ursprünglich auch bei der amtlichen Lohnregulierung nicht mit berücksichtigt wurde. Die Lücke ist aber noch unter Elisabeths Regierung ausgefüllt worden. Ein Gesetz vom Jahre 1597[2] stellt, „um Zweifel zu vermeiden" fest, die 1562 eingesetzte amtliche Lohnregulierung solle berücksichtigen „any labourers, weavers, spinsters and workmen or wockweomen whatsoever, eyther working by day week, month, year — or taking any work at any person or persons hand whatsoever, to be done"[3]. Und ein weiteres Ergänzungsgesetz Jakobs I.[4] vom Jahre 1603 bestätigt das vorige und fügt hinzu: wenn ein clothier seinen Webern, Spinnern und anderen Arbeitern oder Arbeiterinnen weniger Lohn zahlt, als die Taxe vorschreibt, verfällt er einer Geldstrafe von 10 shilling. Damit war also wenigstens für die Tuchmacherei

---

[1] 5-6 Edward VI Kap. 6 Artikel 49.

[2] 39 Elizab. Kap. 12.

[3] Schon aus dem Jahre 1593 lag mir vor ein „account of the rates of wages for clothiers to give to their spinsters and weavers by the piece." (State Papers Elizab. vol. 244, Nr. 130.)

[4] 1 James I Kap. 6.

eine Strafe gegen Lohndruck verfügt, was das Gesetz von 1562 unterlassen hatte. Das Truckverbot wurde aber auch bei dieser Gelegenheit nicht erneuert. Gerade hundert Jahre nach dem grofsen Gesetz der Königin Elisabeth regelte Karl II. die Verhältnisse der „new drapery“ Nord-Englands und bestimmte bei dieser Gelegenheit, die Tuchmacher dürften unter keiner Bedingung niedrigere Löhne zahlen als die amtliche Taxe vorschreibe. Seit Beginn des XVIII. Jahrhunderts haben aber die Friedensrichter, ohne darin gehindert zu werden, sich damit begnügt, immer wieder die alten Lohnsätze zu erneuern, ohne sich um Preise u. s. w. zu kümmern [1].

Im übrigen hat sich die Gesetzgebung im XVII. Jahrhundert nur noch einmal mit der Regelung des Arbeitsverhältnisses in der hausindustriellen Tuchmacherei befafst. Als die Arbeiterklasse in dieser Industrie auf ein immer tieferes Niveau gedrückt wurde, hatte das die doppelte Folge: einmal, dafs die Versuchung zu Unterschlagungen und Betrügereien gegen die Verleger beständig wuchs, das Gefühl für Recht und Unrecht in diesen Dingen aber sich mehr und mehr abstumpfte — und sodann, dafs bei der zunehmenden Armut dieser Klasse die Verleger immer seltener auf Schadenersatz rechnen konnten. Sie wollten daher schliefslich gerade die ärmsten Leute, welche den Verdienst am dringendsten brauchten, gar nicht mehr beschäftigen. Diese Erwägungen führten zu dem Gesetz von 1609 [2]. Es bedeutete eine Verschärfung gegenüber den Statuten von 1511 und 1514. Die Pflicht zum Schadenersatz bleibt bestehen, aber im Unvermögensfalle tritt zu der Haft noch hinzu die abschreckendere Strafe der öffentlichen Auspeitschung, sowohl für den Hehler wie für den Stehler. Während aber 100 Jahre früher dem Unterschlagungsparagraphen das Truckverbot ausgleichend gegenüberstand, fällt dieses jetzt fort! Es tritt erst wieder auf, als mit dem Jahre 1701 [3] die lange Reihe von Gesetzen beginnt, welche nun mit um so schärferen Mitteln gegen die drei Hauptauswüchse des Systems, speciell in der Wollindustrie, zu Felde zog: den Truck, die gegenseitigen Betrügereien zwischen Verlegern und Arbeitern — und die Lohnkämpfe und Arbeiterrevolten. Wenn auch diese ganze Gesetzgebung des XVIII. Jahrhunderts die Vergehen der Arbeiter unverhältnismäfsig viel härter und rücksichtsloser bestraft als die der Verleger, so ist doch nicht zu verkennen, dafs der Staat — wenigstens in der Gesetzgebung — jetzt doch nachzuholen suchte, was er in den letzten 200 Jahren versäumt hatte — nämlich ein energisches Vorgehen gegen die Ausschreitungen der Verleger zum Schaden der Arbeiterklasse.

Das Gesetz von 1701 sagt, es wolle die „Ausbeutung“ der

[1] Cunningham, Growth of Englisch Industry II S. 360.
[2] 7 James I Kap. 7, vergl. das Präambulum daselbst.
[3] 1 Anna stat. 2 Kap. 18.

Arbeiter verhindern und bedroht die Verleger, welche den Lohn in Waren zahlen oder das Material unredlich zuwiegen, mit einer Geldstrafe die das Doppelte des dem Arbeiter zugefügten Schadens betragen soll. In den nächsten Jahren wird die Strafe noch zweimal (1711 und 1714) verschärft. 1725 aber nahm man einen kräftigen Anlauf[1]: jeder Verleger eines Zweiges der Wollindustrie sollte in jedem Falle, wo er einen Arbeiter „by the way of truck“ abfertigte, 10 Pfund Sterling Strafe zahlen. Die Hälfte der Summe sollte der geschädigte Arbeiter, die andere Hälfte der Angeber bekommen. Wer aber unberechtigterweise Lohnabzüge machte, den Lohn nicht auszahlte oder mit der Zahlung ungebührlich zögerte, sollte bis zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten, jedoch nicht über sechs Monate, Gefängnis erhalten. Den Friedensrichtern wurde eingeschärft, durch schnelle und nötigenfalls gewaltsame Beitreibung der rückständigen Löhne den Arbeitern beizustehen.

Um aber auch, abgesehen von solchen direkten Gesetzesübertretungen, den ewigen Lohnstreitigkeiten ein Ende zu machen, bestimmte ein Gesetz des nächsten Jahres 1726[2], dafs die Spannrahmen, auf welchen die fertigen Gewebe — bei der Ablieferung von seiten der Weber — gemessen wurden, alle eine bestimmte Länge haben sollten, sodafs beim Messen jeder absichtliche oder versehentliche Irrtum sofort erkannt und daher verhütet werden konnte. Auf Grund dieses Verfahrens sollten dann die Stücke den Webern je nach der Zahl der Ellen bezahlt werden. Auch für das Abwiegen von Wolle und Garn an die Arbeiter wird ein genaues Verfahren nach einheitlichem Gewicht vorgeschrieben. Wer dieses Verfahren beim Austeilen der Arbeit umgeht, verfällt einer Geldstrafe von 5 £. Es ist interessant, dafs die Regierung endlich im Jahre 1756[3], als man die von Elisabeth vorgeschriebene amtliche Lohnregulierung schon fast hatte einschlafen lassen und sie jedenfalls nicht mehr als bindend betrachte[4], wieder auf eine ähnliche Idee verfiel, als auf das einzige Mittel, das ihrer Meinung nach noch helfen konnte. In der Begründung heifst es, die Vorschriften gegen den Truck und zur Sicherung voller Lohnzahlung seien allenthalben mifsachtet worden; es fehle an einer Autorität, um in Lohnangelegenheiten Ordnung zu schaffen. Nach dieser Begründung sollte man mehr erwarten, als was thatsächlich geschah: das Gesetz bestimmte nur, dafs die Friedensrichter jeder Grafschaft einmal jährlich, zu Michaeli, Lohnsätze für die Wollindustrie

---

[1] 12 George I, 34.

[2] 13 George I Kap. 23.

[3] 29 George II, 33.

[4] Vergl. Sidney and Beatrice Webb, History of Trade Unionisme in England, London 1894 S. 42 — ferner Cunningham. Growth of English Industry and Commerce vol. II S. 359 f. — und Hewins, English Trade and Finance. London 1892 S. 121.

aufstellen sollten, nach denen die Weber ellenweise zu bezahlen wären. Abweichungen hiervon sollten mit Geldstrafe von 5 £, Lohnzahlung in Waren oder in Anweisungen mit 20 £ bestraft werden. Aber es war der Regierung mit dieser Neuerung doch wohl nicht rechter Ernst, denn schon nach einem Jahr, ehe man wirklich versucht haben konnte, die selbstverständlichen Schwierigkeiten der Durchführung zu überwinden, liefs man, durch die Petitionen der Verleger bewogen, die Sache wieder fallen. Ein Gesetz von 1757[1] hob die Einrichtung auf, angeblich weil die grofse Mannigfaltigkeit der Muster und Mischungen in der Wollindustrie eine gerechte Lohnregelung unmöglich mache. Jeder private Lohnvertrag, wofern er ohne jede Verklausulierung auf Zahlung in barem Gelde laute, solle gültig sein. Damit war auch offiziell ausgesprochen, dafs innerhalb der Wollindustrie die analogen Vorschriften von 1562 ebenfalls aufser Kraft gesetzt seien, wenn auch das Gesetz selbst erst im XIX. Jahrhundert aufgehoben wurde. In der That war auch das Gesetz von 1756 der letzte Versuch der Regierung, auf die Lohnverhältnisse der Wollindustrie einzuwirken: von nun ab ging man ganz zum „laisser-faire“ über[2]. Im übrigen bleibt aber das Gesetz von 1756 in Geltung und wird noch dahin ergänzt, dafs der Verleger dem Arbeiter, der das fertige Produkt ordnungsmäfsig und pünktlich abgeliefert hat, spätestens nach zwei Tagen den Lohn auszahlen mufs. — Hiermit endigt, soweit die Wollindustrie in Betracht kommt, die Reihe der Gesetze, welche zum Schutze der Arbeiter gegen unredliche Materiallieferung und Lohnzahlung erlassen worden sind.

Vielleicht nicht allein, aber sicher zum gröfseren Teil war dieses illoyale Verhalten der Unternehmer schuld daran, dafs Elend und Verzweiflung die Arbeiterklasse zu einer Art von Gegenwehr trieb, die allerdings nicht allein die Angegriffenen, sondern die allgemeine öffentliche Sicherheit gefährdete und aus diesem Grunde allenfalls die grofse Härte rechtfertigte, mit der nun der Staat gegen die Arbeiter vorging. Es sind drei Gruppen von Erscheinungen innerhalb der Arbeitermasse dieser Industrie, die von den Gesetzen bekämpft werden. Erstens die Unterschlagungen und Betrügereien, mit denen sich die Arbeiter am Eigentum der Verleger, den ihnen anvertrauten Rohstoffen und Halbfabrikaten, vergingen. Zweitens die Koalition der Arbeiter zur Erzwingung besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse und zur Durchführung der zu ihrem Schutze erlassenen aber nicht ausgeführten Gesetze — und die daraus erwachsenden ständigen „clubs“ und „societies“, die Anfänge der modernen Gewerkvereine[3]. Drittens die Gewaltthaten und Verbrechen, zu denen

[1] 30 George III Kap. 2.

[2] a. a. O. S. 44.

[3] Vergl. Sidney and Beatrice Webb, The history of trade unionisme. London 1894. S. 28 ff.

sich die Arbeiter hinreifsen liefsen, als ihre friedlicheren Mittel keinen Erfolg hatten. Das schon erwähnte Gesetz von 1701 bedrohte zum ersten Male — für die gesamte Textilindustrie — die Unterschlagung von Material und Waren, aufser mit doppeltem Schadenersatz und öffentlicher Auspeitschung, auch noch mit Zuchthausstrafe (hard labour). Aus einem Gesetz von 1726[1] ersehen wir, dafs die zur ständigen Erscheinung gewordenen Unterschlagungen bereits den Boden abgaben, auf dem ein förmliches Gewerbe, das der „endgatherers" erwachsen konnte. Diese Leute suchten als Hausierer allerwärts die zerstreut wohnenden Heimarbeiter auf, um ihnen die Spinn- und Webeabfälle abzukaufen. Sie waren aber durch die Natur ihres Gewerbebetriebes die geborenen Hehler für die unrechtmäfsigerweise zurückbehaltenen „Reste" der Arbeiter, und als solche bald berüchtigt. Ihr Gewerbe wurde daher durch obiges Gesetz ganz verboten. Da sich die Hehlerei aber auch in anderen Formen immer mehr zu einem Gewerbszweig, ähnlich dem Schmuggel, ausbildete, und andererseits die Arbeiter selbst doch so gut wie nie in der Lage waren, im Falle der Entdeckung den Schaden zu ersetzen, so führte das Gesetz von 1749[2] die Neuerung ein, dafs die Verpflichtung zum Schadenersatz vom Stehler ganz auf den Hehler abgewälzt wurde, nämlich mittelbar durch die hohen Geldstrafen, welche dieser zu zahlen hatte. Den schuldigen Arbeiter traf jetzt sofort, ob er zahlen konnte oder nicht, die Zuchthausstrafe nebst körperlicher Züchtigung. Dabei sollte als der Unterschlagung schuldig schon betrachtet werden, wer einen „Rest" von Wolle, Garn u. s. w. länger als 21 Tage bei sich behielt. Um aber den bestohlenen Verlegern schneller zu ihrem Rechte zu verhelfen, wurde den Friedensrichtern befohlen, nach jeder Anzeige unverzüglich bei dem verdächtigen Subjekt Haussuchung vorzunehmen und alle dort vorgefundenen Woll- und Garn-Reste zu konfiszieren. Wenn es dem Arbeiter dann nicht möglich war, binnen 24 Tagen den rechtmäfsigen Besitz jener Gegenstände nachzuweisen, erhielt er sie nicht zurück. Eine weitere Verschärfung trat 25 Jahre später ein[3]. Nur wenn der verdächtige Arbeiter eine bestimmte Kaution stellen konnte, gewährte ihm das Gesetz eine Frist, um Beweise für seine Unschuld beizubringen; im anderen Falle, d. h. wohl in den allermeisten Fällen, wurde er, wenn er sich nicht sofort rechtfertigen konnte, als schuldig betrachtet. Das Verfahren wurde später durch Abkürzung der Entlastungsfrist noch mehr verschärft[4]. Um die Schuldigen leichter entdecken zu können und um den Verlegern eine Gewähr zu geben, dafs

---

[1] 13 George I, 23.
[2] 22 George II Kap. 27.
[3] 14 George III, 25. 1774.
[4] 17 George III Kap. 56. 1777.

die Arbeiten auch wirklich von denselben Leuten ausgeführt wurden, denen sie übertragen waren, wurde bestimmt, dafs Arbeiter, welche, wie es häufig vorkam, übernommene Aufträge an andere Arbeiter weiter vergaben, bis zu 3 Monaten Zuchthaus erhalten sollten.

Das Verlagsystem machte es dem Unternehmer unmöglich, die Arbeit seiner Leute zu beaufsichtigen. Die Produktion für einen Arbeitgeber verteilte sich auf zahllose, dazu oft noch ganz versprengt liegende Wohnstätten. Erst das fertige Halbfabrikat oder Fabrikat kam dem Verleger zu Gesicht. Diesem Übelstande konnte einigermafsen abgeholfen werden, wenn der Verleger die Beaufsichtigung gleichsam in der Form von Stichproben vornahm, also unangemeldet bald in dieser, bald in jener Arbeiterhütte nach dem Rechten sah. Aber es ist bekannt, wie streng in England Recht und Sitte den Hausherrn — — und ein solcher war auch der hausindustrielle Arbeiter — gegen das ungebetene Eindringen Fremder in sein Haus schützt. Dieses strenge Hausrecht mufste durch Gesetz durchbrochen werden, um den Verlegern die Beaufsichtigung ihrer Arbeiter, besonders solcher, welche der Unterschlagung verdächtig waren, zu ermöglichen. Das genannte Gesetz gestattete daher den Verlegern, während der Tagesstunden „zu schicklicher Zeit“ unangemeldet die Häuser ihrer Arbeiter zu betreten. Wer ihnen den Eintritt verweigerte, wurde mit einer Geldstrafe von 20 £ bestraft! Dieselbe Strafe traf auch solche Personen, welche Nachts dabei betroffen wurden, in verdächtiger Weise Wolle, Garn und andere Materialien der Wollindustrie zu transportieren, falls sie deren redlichen Besitz nicht nachweisen konnten. Angeber solcher Vergehen erhielten Prämien bis zu 10 £. Die Strafen auf Unterschlagung selbst wurden erheblich verschärft. Allen Anzeichen nach grassierten die geschilderten Zustände am meisten in der, gerade nach 1700 besonders aufblühenden Kammgarnindustrie. Speciell die Wollkämmer machten ihren Verlegern grofse Schwierigkeiten[1]; sie gehörten auch zu den ersten Arbeitergruppen, welche sich zum Kampf gegen die Arbeitsherren organisierten[2]. Um den „manufacturers“ dieser Industrie die Durchführung der Gesetze besser zu garantieren, wurde 1779[3] — zunächst nur für die Grafschaften York, Lancaster und Chester — eine neue Organisation geschaffen. Ein Ausschufs der dortigen Kammgarnindustriellen, mit dem Sitz in Halifax, sollte eine gröfsere Zahl von „inspectors of worsted yarn“ anstellen, die von den Friedensrichtern zu bestätigen waren. Sie wurden mit polizeilichen Vollmachten ausgestattet, und beauftragt, bei allen verdächtigen Arbeitern Haus-

---

[1] Vergl. James, History of the worsted manufacture in England. London 1857.

[2] Vergl. Webb, a. a. O. Kap. I.

[3] 17 George III Kap. 11.

suchungen vorzunehmen. Die Einrichtung bewährte sich anscheinend, denn in den Jahren 1784, 1785 und 1791 wurde sie noch auf alle übrigen Grafschaften ausgedehnt, in denen damals Kammgarnindustrie bestand[1].

Das Arbeits- und Gesindegesetz der Elisabeth bestrafte einen Arbeiter oder Gesellen, der in einem vertragsmäfsigen Arbeits- oder Dienstverhältnisse stand, wenn er eine ihm obliegende Arbeit verweigerte oder ohne Kündigung seinen Herrn verliefs, solange bis er die Arbeit wieder aufnahm. Aber die hausindustriellen Weber und Spinner standen zu ihren Verlegern nicht in einem Verhältnis von der Art, wie es das Gesetz bei der Bestrafung des Kontraktbruches im Auge hatte. Gerade der Mangel eines festen Vertragsverhältnisses war in den Augen der Verleger ein Vorzug des Systems; zwischen Verleger und Heimarbeiter gab es nur lauter Einzelverträge über Ausführung und Bezahlung einzelner Aufträge, und wie das ganze Verhältnis mit der Übernahme eines solchen Auftrages erst entstand, so hörte es an sich mit dessen Erledigung auch auf. Es ist sehr unwahrscheinlich, dafs zwischen beiden Teilen Verträge für bestimmte Zeiträume existiert haben. Bei alledem lag aber doch eben ein, wenn auch oft vielleicht nur ephemeres Rechtsverhältnis vor, und wie dieses im übrigen in der geschilderten Weise gesetzlich geschützt wurde, so mufste der Verleger auch in dem Falle, wo ein Arbeiter einen Auftrag nicht ausführte, ein Mittel haben, um ihn dazu zu zwingen. Aber erst im Jahre 1715[2] griff die Gesetzgebung hier ein, und wir wissen nicht, welcher Rechtszustand vorher bestanden hat. Das neue Gesetz bestrafte solche in der Wollindustrie thätigen Arbeiter, welche übernommene Aufträge auszuführen sich weigerten, oder sie vernachlässigten, oder liegen liefsen, um vorteilhaftere Arbeiten zu übernehmen, mit Zuchthaus; eine Bestimmung, die in zwei späteren Gesetzen 1749 und 1777[3] mit Abänderungen wiederholt wurde.

Koalitionen eines Arbeiterstandes im modernen Sinne lassen sich in England seit dem Beginn des XVIII. Jahrhunderts feststellen[4]: d. h. seit der Zeit, wo England ausgesprochenermafsen Industriestaat wurde. Und es ist die Wollindustrie, in der die Bewegung zuerst in bemerkbarer Weise auftritt. Den Anlafs bot vor allem die Thatsache, dafs die unter Elisabeth und Jakob I. eingesetzte Lohnregulierung durch die Friedensrichter ganz eingeschlafen war, oder in parteiischer Weise zu Gunsten der Verleger gehandhabt wurde. Schon Jakob I. hatte

---

[1] 24 George III Kap. 3, 25 George III Kap. 40, 31 George III Kap. 56.

[2] 12 George I Kap. 34.

[3] 22 George II Kap. 27, 17 George III Kap. 56.

[4] Vergl. Webb a. a. O. Kap. 1.

sich veranlaſst gesehen, in einem Gesetz von 1603[1], zu bestimmen, ein clothier, der Friedensrichter sei, dürfe nicht an der amtlichen Lohnregulierung teilnehmen, soweit es sich um Weber, Walker, Spinner oder andre Handwerker handele, welche von der Tuchmacherei in irgend einer Weise abhängig seien. Wenn es zum Erlaſs eines solchen Gesetzes kam, muſsten die Übelstände wohl schon ziemlich stark verbreitet gewesen sein, und man kann sich vorstellen, daſs es 100 Jahre später eher schlimmer als besser damit ausgesehen hat. Auch die alten Bestimmungen zur Beschränkung der Lehrlingszahl, zur Fernhaltung ungelernter Arbeitskräfte von dem Gewerbe wurden in dieser Zeit nicht mehr durchgeführt. Darunter litten alle die hausindustriellen Arbeiter, welche selbst zwar nicht mehr selbständige, aber doch gelernte Meister waren und durch die Konkurrenz der „industriellen Reservearmee“ auf ein tieferes sociales Niveau herabgedrückt wurden. „Durchführung der alten Gesetze“ von 1555, 1562, 1603 u. a. war daher die Losung der Arbeiter, welche zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts und zwar zuerst in den westenglischen Tuchmacherdistrikten, der eigentlichen Heimat des Groſsverlegertums, in Devonshire, Somerset, Gloucester, Koalitionen bildeten. Zunächst begnügten sie sich mit gemeinsamen Adressen und Petitionen an König und Parlament[2]. Es ist auch wahrscheinlich, daſs dieser Bewegung die neuen Truckverbote zu verdanken sind. Aber wenn auch ihre Petitionen Gehör fanden: die Koalitionen als solche wurden doch als ungesetzliche und gemeingefährliche Bestrebungen unterdrückt und dabei wird es um so leichter zu Härten gekommen sein, als die jungen Vereinigungen anscheinend schon sehr früh angefangen hatten, Kassen zur Unterstützung ihrer Mitglieder zu gründen. Von dem friedlichen Appell an die Regierung wandten sich die nun entstehenden „clubs“ und „societies“ der Arbeiter aber bald zu unmittelbaren Vorstellungen und Forderungen an die einzelnen Verleger. Die Gegensätze spitzten sich zu, und es kam zu Ruhestörungen und Gewaltthaten. Im Jahre 1725 griff das Parlament ein. Das Gesetz (12 George I 24) erklärte alle Satzungen, Bekanntmachungen und Vereine von Wollwebern, Wollkämmern und Strumpfwirkern, welche den Zweck hatten, Löhne und andere Arbeitsbedingungen zu beeinflussen, für ungesetzlich und nichtig. Arbeiter aller Zweige der Wollindustrie, welche solche clubs begründen, ihnen beitreten oder in irgend einer Weise ihnen Unterstützung leihen, oder welche sich den von clubs erlassenen Bestimmungen unterwerfen, werden mit Zuchthaus bis zu drei Jahren bestraft. Mit dem Tode bestraft werden sollte jeder, der mutwillig wollene Stoffe auf Webstühlen und Trockenstangen oder Werkzeuge der

---

[1] 1 James I, 6.
[2] Webb a. a. O.

Wollindustrie zerstörte oder zu diesem Zwecke Einbruch verübte. Sieben Jahre Deportation drohten dem, der Verlegern oder Arbeitern der Wollindustrie dafür, dafs sie sich den Bestimmungen und Forderungen eines clubs nicht fügen wollten, körperliche Verletzungen zufügte oder sie durch Androhung von Brandstiftung, Raub, Körperverletzung u. s. w. einzuschüchtern suchte.

Viertes Kapitel.

Vorschriften über Herstellung und Qualität der Stoffe.

Den Produzenten zu reeller und solider Arbeit anzuhalten und dem Konsumenten eine gute, haltbare und preiswürdige Ware zu garantieren, war schon der Zweck der mittelalterlichen städtisch-zünftigen Reglements gewesen, — in England ebenso, wie auf dem Kontinent[1]. Natürlich handelt es sich dabei nur um diejenigen Stoffe, welche in der betreffenden Stadt gemacht, oder doch auf ihrem Markte feilgeboten wurden. Ferner lag es in der Natur der mittelalterlichen Verhältnisse, dafs, wie die Sitten und Trachten, so auch die zu ihrer Regelung erlassenen Verordnungen einen stabilen Charakter trugen. So war die Aufgabe für die städtischen und zünftigen Organe der Gewerbepolizei noch verhältnismäfsig leicht. Die Revolution in den Absatzverhältnissen ändert das. Sie wirkte auf die Regelung der Technik in demselben Grade ein, wie auf die Gewerbeverfassung. Wenn Produktionsort und Absatzmarkt weit voneinander entfernt waren: wie konnte dann noch eine lokale Behörde im stande sein, fortdauernd die Fabrikation so zu regeln, dafs sie den Anforderungen der fernen Abnehmer entsprach? — Wenn eine nationale Industrie entstand und eine bestimmte Sorte Tuch, welche in mehreren miteinander konkurrierenden Städten hergestellt wurde, trotzdem, weil für ein und denselben Absatzmarkt bestimmt, in allen Stücken von gleicher Gröfse, Schwere und Qualität sein mufste, welchen Zweck hätte da eine Regelung der Technik noch gehabt, wenn jede Stadt isoliert und nach eigenem Ermessen vorgegangen wäre? — Und wie konnte eine Regierung, die in der Ausbildung und Förderung einer solchen nationalen Industrie eine Hauptstütze ihrer Macht und der allgemeinen Wohlfahrt sah, deren technische Regelung

---

[1] Vergl. Ochenkowski, Englands wirtschaftliche Entwickelung im Ausgange des Mittelalters. Jena 1879, Seite 75 ff., ferner Hibbert a. a. O. Kap. 2.

den lokalen Organen überlassen? — Der Staat mufste die Aufgabe, so schwierig sie auch war, in die Hand nehmen. Dazu kam ja noch, dafs die schnell anschwellende ländliche Tuchmacherei, welche gerade in besonderem Mafse für ausländische Märkte arbeitete, den städtischen Reglements nicht unterworfen war. Die Schwierigkeiten einer staatlichen Regelung der Technik waren in der That grofs — besonders in England, wo die Wollindustrie sich fast über das ganze Reich erstreckte, ohne dafs man doch von einer Gleichförmigkeit der Fabrikation hätte sprechen können. In der Regel fassen die bezüglichen Reglements bestimmte Stoffarten, z. B. Breittuche, oder Schmaltuche, oder Flanelle u. s. w. ins Auge oder fassen auch mehrere Gruppen zusammen, um sie gleichzeitig zu regeln. In dem Falle galt also das Reglement für jede Stadt oder Grafschaft, in der solche Stoffe gemacht wurden. Ein anderer Typus von Gesetzen wurde für bestimmte einzelne Landesteile oder Städte erlassen, um deren specielle Industrien zu regeln. So existieren z. B. Specialreglements für Norwich, Kiddermünster, Leeds und Worcester; auch werden die nordenglischen und westenglischen Industriebezirke mehrfach getrennt behandelt. Schliefslich finden sich auch mehrere Reglements gröfseren Stils, welche in vielen Paragraphen die gesamte Tuchmacherei des Staates, nach Produktionsplätzen und Stoffarten geordnet, auf einmal in Angriff nahmen. Dies geschah z. B. 1552 und 1606.

Wer diese technischen Reglements vergleicht mit den analogen Gesetzen, wie sie andere Staaten erlassen haben, wird bemerken, dafs der Staat in England — bei allem Eifer in der Förderung der Industrie — doch die Maschen seiner Reglementierung nicht so eng gezogen und dem individuellen Vorgehen der Arbeitenden mehr Spielraum gelassen hat, als dies z. B. von der französischen Regierung geschah. Dieser sehr wesentliche, für die ganze hier in Frage kommende Gesetzgebung charakteristische Unterschied erklärt sich daraus, dafs die Staatsleitung in England sich zu keiner Zeit damit befafst hat, unmittelbar anleitend, unterweisend, man möchte sagen „pädagogisch“, auf die Industrie einzuwirken. Wo man auch die englischen Reglements aufschlägt: immer hat man den Eindruck: das Gesetz setzt voraus, dafs der Weber, der Färber, der Walker und Tuchscherer sein Gewerbe versteht; dafs er genau weifs, was er zu thun hat, um eine gute, zweckentsprechende preiswerte Ware zu erzielen; es zieht nur gewisse wenige allgemeine Schranken, welche der Verleger oder Arbeiter nicht überschreiten kann, ohne sich strafbar zu machen, innerhalb deren aber der technische Prozefs von selbst zum Ziele führen muss — wofern nur nicht die unredliche Absicht, das Gegenteil zu thun, vorliegt. Die englischen Reglements wenden sich daher weniger an den Verstand als an das Gewissen der Industriellen, sie bekämpfen nicht technische Unwissenheit, sondern unehrliche Gesinnung. Daher sagen die Gesetze nicht, welche

Wolle, welches Garn zu diesem oder jenem Stoff zu wählen sei, auch nicht wie grofs die Zahl der Fäden in der Kette und im Einschlag sein müsse, damit die für jede Gattung und Qualität verschiedene Stärke und Schwere des Tuches erreicht werde u. s. w. Man kann also die einschlägigen Reglements kaum als „technische Vorschriften" bezeichnen, weil für die eigentliche Technik fast nichts daraus zu entnehmen ist. Ihr wirklicher Inhalt läfst sich etwa so zusammenfassen: sie verfolgen zwei Ziele; einmal wollen sie die soeben erwähnten allgemeinen „Schranken" ziehen und diese bestehen darin, dafs für jede Gattung von Stoffen ein Normalmafs, ein Gröfsen-Standard, nämlich Länge und Breite, vorgeschrieben wird, wozu seit dem XVI. Jahrhundert auch noch das Gewicht als wichtige Ergänzung hinzutritt. Und sodann handelt es sich, als zweites Ziel, darum, im einzelnen die zahlreichen Praktiken zu bekämpfen, mit deren Hilfe, auch unter Einhaltung der obigen Schranken, schlechte Ware verkäuflich gemacht werden sollte.

Schon zu der Zeit, wo von einer nationalen Tuchindustrie in England noch gar keine Rede sein konnte und die lokale städtische Gewerbepolizei noch selbständiger war, hat der Staat doch schon reglementierend eingegriffen. Vom Erlafs der sogenannten „Assize of measure" im Jahre 1197[1] bis zum Jahre 1353 war Länge und Breite des Tuches reichsrechtlich geregelt. Alle Stücke, welche das vorgeschriebene Mafs nicht erreichten, verfielen dem Könige. Mit Rücksicht auf die Beschwerden ausländischer Kaufleute milderte Eduard III. 1353 das herrschende Recht dadurch, dafs er die Beschlagnahme aufhob und dafür bestimmte, der königliche Stempel solle keinem Stück Tuch versagt werden, aber nur dessen wirkliches Mafs beglaubigen, um so die etwa vorhandene Abweichung von dem Normalmafs, welches weiter bestand, zur Kenntnis des Käufers zu bringen. Nach Mafsgabe dieser Differenz sollte dann dem Käufer ein entsprechender Preisabzug gewährt werden. Das blieb der Grundgedanke auch in allen späteren Gesetzen bis zum Schlufs unserer Periode. Im Jahre 1439[2] wird für das ganze Reich als allein gültige Mafseinheit für das Messen von Tuch vorgeschrieben „by the yard and the inch and not by the yard and the handful — according to the London measure". Und zwar soll das Tuch auf seine Länge und Breite erst gemessen werden, nachdem es gründlich durchnäfst ist, und so seine mindestmögliche Ausdehnung hat.

Natürlich differenzierten sich die Mafsvorschriften im gleichen Schritt mit den Tuchsorten. Neben den alten „broad clothes", d. h. grofsen, schweren und auf beiden Seiten stark gewalkten Tuchen, welche für Jahrhunderte den Stammartikel der englischen Tuchmacherei bildeten, tauchen mit der Zeit noch etwas leichtere

---

[1] Vergl. Ashley, Early English Woollen Industry, Kap. 1.
[2] 18 Henry VI Kap. 16.

und schmälere Tuche, half clothes, kerseys und streights, auf. Wahrscheinlich waren dies Stoffe, welche von einem Weber allein gewebt werden konnten, während für die Herstellung der broad clothes (bis zur Erfindung der „flying shuttle" im Jahre 1738) zwei Weber nebeneinander den Webstuhl bedienen mufsten. Die Stoffe werden in den Gesetzen gewöhnlich nach dem Namen der Grafschaften oder Städte benannt, in denen sie zuerst gemacht wurden, z. B. Devonshire-kerseys, Gloucester-clothes u. a. Es scheint, als ob auch für dieselben Tucharten (soweit man nämlich von einer Kontinuität der Arten über Jahrzehnte oder länger hinaus überhaupt reden kann) mehrmals die standards geändert sind. Am wichtigsten sind in dieser Beziehung die Gesetze von 1464 (4—5 Edward IV cap. 1), 1535 (27 Henry VIII cap. 12) und das grofse zusammenfassende Reglement von 1552, in dem zum erstenmal auch ein bestimmtes Mindestgewicht für jede einzelne Sorte vorgeschrieben wird (5—6 Edw. VI cap. 8). Im Jahre 1606 hebt wiederum ein allgemeines Reglement Jakobs I.[1] sämtliche bisherigen Bestimmungen über Länge, Breite und Gewicht auf und ersetzt sie durch neue für alle Tuchmacherbezirke Englands. Nebenher laufen noch manche Gesetze, welche einzelne neu auftauchende Sorten regulieren oder ältere Vorschriften für schon geregelte Stoffe wieder einschärfen. Das Gesetz von 1606 ist schon das letzte, welches den Gegenstand für das ganze Reich zu regeln unternimmt. Seitdem hat man die Fabrikation der gröfseren Zahl der darin aufgezählten Stoffe — besonders soweit sie in den alten Industriesitzen von Ost- und Westengland heimisch waren — hinsichtlich der Länge, Breite und des Gewichtes sich selbst überlassen. Dagegen widmete sich der Staat nun um so mehr der Regelung der jungen Industrie Nordenglands, insbesondere des Industriebezirkes West-Riding in der Grafschaft York. Die „new drapery"[2] in und um Leeds wurde zum erstenmal 1662 geregelt[3] und die hierbei erlassenen Vorschriften über Gröfse und Gewicht der drei Stoffklassen werden noch 1708 und 1724 revidiert, sind aber, als später 1738 und 1765 die Gesetzgebung sich abermals mit jener Industrie befafste, anscheinend fallen gelassen.

Es wurde oben bemerkt, das zweite Ziel der „technischen" Reglements sei gewesen, die zahlreichen „Mifsbräuche" zu bekämpfen, welche nicht nur aus Ungeschick oder Nachlässigkeit, sondern mehr noch aus der bewufsten Absicht entsprangen, minderwertige Ware durch allerlei Vertuschungsmittel als gute erscheinen zu lassen, um so durch geringere Produktionskosten bei gleichen Preisen höhere Profite zu machen. Wer die lange Reihe der technischen Reglements durchliest, wird bemerken, dafs

[1] 4 James I Kap. 2.
[2] Vergl. unten S. .
[3] 13—14 Charles II Kap. 32.

dieser Kampf gegen die „deceits and abuses“ den eigentlichen Kern der Gesetze ausmacht. — Es läſst sich wohl allgemein behaupten, daſs der „Handelsgeist“, wie er durch Ausbildung der kapitalistischen Produktionsweise das patriarchalische Verhältnis zwischen Meister und Gesellen aufhob und den unheilvollen Gegensatz zwischen Kapital und Arbeit schuf — in demselben Maſse und in analoger Weise auch zersetzend auf die Reellität der Produktion eingewirkt und so auch hier ein gespanntes Verhältnis, nämlich zwischen Fabrikant und Käufer der Ware hervorgerufen oder mindestens verschärft hat. Nicht als ob in den Zeiten der alten zünftigen Tuchmacherei keine unreelle Ware — oder als ob später im Zeitalter der Industrie keine anständige Fabrikation existiert hätte. Aber eine gewerbsmäſsig und planvoll betriebene Schwindelindustrie war doch unter dem Zunftregime unmöglich: daſs sie aber seitdem groſse Verbreitung gefunden hat, ist bekannt — und daſs sie in der englischen Tuchmacherei schon am Ausgange des Mittelalters blühte, beweisen eben unsere Reglements. Je mehr sich der Händler in einer oder in mehreren Instanzen zwischen Produzenten und Konsumenten einschiebt, desto geringer wird des ersteren moralische und wirtschaftliche Verantwortlichkeit gegenüber dem letzten Abnehmer. Auch war es natürlich, wenn sich dem ohnehin schon wurzellosen Stande der Tuchverleger in den Zeiten des schnellen Aufblühens der Industrie, besonders unter den Tudors, allerlei zweifelhafte Elemente zugesellten, welche, wie es oft von den Zeitgenossen bezeugt wird, die guten Zeiten benutzen wollten, um durch schnelle Produktion billiger, aber schlechter Waren von den hohen Gewinnen der älteren und besseren Firmen etwas zu profitieren. Es sind immer die clothier selbst, nicht ihre abhängigen Weber u. s. w., welche in den Gesetzen als die eigentlichen Urheber der schlechten Arbeit angesehen werden. Und der Staat bekämpft ihre Praxis nicht allein als Quelle wirtschaftlicher Schädigung der besseren Konkurrenz und der Konsumenten, sondern daneben macht sich noch ein anderes, für jene Zeit charakteristisches Motiv geltend, das in allen präambulis der Reglements wiederkehrt. Wie die mittelalterliche Stadt für die Produkte ihrer Bürger, so fühlte sich der werdende Groſsstaat für die Produkte seiner Industrie verantwortlich vor dem Auslande. Die Ehre der Nation und der Krone verlangt, daſs englisches Tuch im Auslande seinem Namen und dem königlichen Stempel keine Schande mache; der Ruf des Landes soll nicht durch Schundware befleckt werden. Daher verlangt der Staat in allen Reglements, daſs jeder einzelne Tuchmacher, Weber und Walker sich dieser Ehrenpflicht immer bewuſst bleibe. Thut er es nicht, so wird sein Verhalten nicht nur als Betrug, sondern als unpatriotisch gebrandmarkt, weil er sich durch „private Gewinnsucht“, wie es gewöhnlich heiſst, hat verleiten lassen, der nationalen Sache zu schaden.

Der Kampf gegen den Schwindel in der Tuchmacherei beginnt mit dem schon erwähnten Gesetz von 1465 — demselben, welches auch den Kampf gegen die Ausbeutung der Heimarbeiter durch die Verleger (Truck u. s. w.) eröffnete. In der Einleitung heifst es, die englischen Tuchmacher (solche übertreibenden Verallgemeinerungen sind häufig!) hätten so betrügerisch gearbeitet, dafs das Tuch im Auslande seinen Ruf verliere, „to the great shame of this land“. Von nun ab folgen Klagen auf Klagen, namentlich unter den Tudors. Im Jahre 1483 heifst es, das Gewerbe sei durch die Unreellität so in Verfall geraten, dafs nur die strengsten Strafen den Absatz im Ausland noch retten könnten. Nachdem dann inzwischen mehrere Gesetze dagegen erlassen waren[1], hören wir 1552, die clothiers seien in ihrer „nackten Gewinnsucht“ nur noch von dem einen Bestreben beseelt, möglichst viele Ware auf den Markt zu werfen. Der Augenblickserfolg, die Sucht schnell reich zu werden, ersticken jede andere Rücksicht, allenthalben triumphiere der Schwindler über die ehrlichen Leute. — Wir verfolgen diese Klagen nicht weiter, sondern gehen nur noch kurz auf die Natur der Verrichtungen ein, welche in ihrer Gesamtheit die unreelle Fabrikation ausmachten.

Die Herstellung wollener Stoffe und insbesondere der Tuche bietet bekanntlich, weil sie aus vielen Teiloperationen besteht, und von Laien schwer nachzuprüfen ist, reichlich Gelegenheit zum Betrug. Man wählte billiges, schlechtes Garn, oder vermischte einen kleinen Teil guten Garns mit Gespinsten aus Lammwolle, aus Wollabfällen oder aus Kunstwolle, d. h. wieder in Wolle verwandelter Garn- und Zeugreste oder Kleiderlumpen. Dieses Verfahren, welches seitdem die Grundlage einer verbreiteten Industrie geworden ist, war damals noch gesetzlich verboten. Ferner sparte man an Garn, indem man die Stoffe absichtlich locker weben liefs, also weniger Fäden in Kette und Einschlag verwandte, als zur Herstellung eines guten vollen Tuches der betreffenden Art notwendig und in der reellen Tuchmacherei herkömmlich war. Kam das lockere Gewebe dann in die Walke, um sich zu verdichten und zu verfilzen, so schrumpfte es natürlich wegen seines geringen Garngehaltes dermafsen zusammen, dafs es selbst nach dem Trocknen und dem dabei üblichen nicht zu starken Ausspannen nicht entfernt wieder die gesetzliche Normalgröfse erreichen konnte. Es wurde deshalb auf den, in den Gesetzen häufig erwähnten „tenters“, d. h. Spannrahmen, die z. T. mit einer Winde versehen waren, — solange in die Länge und Breite gereckt, bis es wieder die gehörige Gröfse erlangt hatte. Natürlich bekam das Tuch dabei fadenscheinige Stellen und Risse. Diese wurden dann mit Flockwolle oder Garnabfällen notdürftig gestopft und die

[1] 27 Henry VIII Kap. 12, 3—4 Edw. VI Kap. 2.

betreffenden Stellen mit Kreide, Stärke, Mehl, Puder u. s. w. vertuscht. Bei den Tuchen, welche ungefärbt und unappretiert, also im rohweifsen Zustande ins Ausland verkauft wurden — was, wenigstens für den Export nach den Niederlanden und Hamburg, bis ins XVII. Jahrhundert hinein noch die Regel war — brauchte der englische Tuchmacher weiter keine Manipulationen vorzunehmen. Mit der Färberei und Appretur kamen aber natürlich noch eine ganze Reihe weiterer Gelegenheiten zum Betruge. Die Verwendung unechter Farben war ein häufig bekämpfter Übelstand; auch unterliefsen es viele Tuchmacher, solche Stoffe, welche schwarz gefärbt werden sollten, vorher anblauen zu lassen, sodafs das Schwarz sich beim Tragen nicht hielt. In der Appretur bekämpften die Gesetze in erster Linie die immer mehr um sich greifende, schliefslich aber geduldete Gewohnheit, statt der natürlichen Diestelkarden künstliche Drahtkarden beim Rauhen des Tuches zu verwenden — wahrscheinlich weil sie billiger waren, länger hielten und auch intensiver auf das Tuch einwirkten — aber nur zum Nachteil desselben, weil es gerade beim Rauhen auf eine fein abgestufte Wirkung ankam. Während es jetzt allgemein üblich ist, das Rauhen mechanisch verrichten zu lassen, begann man in England erst im XVI. Jahrhundert, eine Maschine, die „gig-mill", dabei zu verwenden und zwar zunächst und lange Zeit nur in der Grafschaft Gloucester. Im Interesse der Rauharbeiter, welche durch die arbeitsparende Maschine sehr bedroht waren, und vielleicht auch, weil die Wirkung der Maschine auf die Stoffe zu scharf war, verbot ein Gesetz von 1552[1] ihre Anwendung. — Schlechten oder minderwertigen Stoffen wurde durch heifses Pressen ein sehr vergänglicher Schimmer verliehen. Sehr beliebt war es auch, die Stücke nur an dem einen Ende ordentlich zu färben und zu appretieren. Da die Tuche immer zusammengerollt auf den Markt kamen, so war es leicht, auf diese Weise unkritische Käufer zu betrügen. Unter allen diesen und ähnlichen unredlichen Geschäftspraktiken wurde keine so häufig und so energisch bekämpft, wie das Ausrecken der zu kurzen Tuche und die Verwendung von Streckmaschinen dabei. Die Gegenmafsregeln bestanden natürlich nur in specialisierten Verboten nebst den zugehörigen, oft sehr hohen Geldstrafen, sowie in den vorbeugenden Kontrollvorschriften, auf welche im nächsten Kapitel zurückzukommen sein wird. Auf Verwendung einer Streckmaschine stand z. B. eine Geldstrafe von 20 £; wer ein Stück Tuch über ein gewisses Mafs hinaus streckte, zahlte 5 £ Strafe[2], u. s. w. Für die Färberei werden wiederholt die Farben, welche allein gebraucht werden dürfen, vorgeschrieben[3]. Ein Gesetz von 1549[4] mufs

[1] 5—6 Edward VI Kap. 22.
[2] 5—6 Edward VI Kap. 8.
[3] In den Gesetzen von 1552, 1589, 1597, 1726.
[4] 3—4 Edw. VI Kap. 2.

als dasjenige bezeichnet werden, welches den Mifsbräuchen in der Färberei und Appretur zum erstenmal energischer zu Leibe ging.

Das Bild, welches wir von der staatlichen Regelung der Fabrikation zu geben suchten, würde nicht vollständig sein, wenn wir nicht noch einen Punkt berührten, der für die richtige Beurteilung der Aufgabe, welche sich der Staat gesetzt hatte, gerade besonders wichtig ist. Wir wiesen schon oben darauf hin, wieviel schwieriger jene Aufgabe wurde, als der Staat sie von den Städten mehr und mehr übernahm. Die Schwierigkeit lag einmal in den viel gröfseren Dimensionen, und sodann in der Komplizierung der Rücksichten, die sowohl auf die Produzenten wie auf die Konsumenten, insbesondere die auswärtigen Absatzgebiete in stets wachsendem Mafse zu nehmen waren. Es konnte daher nicht ausbleiben, dafs die technische Regelung zuweilen einen etwas tastenden, experimentierenden Charakter trug, und Abänderungen häufig waren. Irrtümlicherweise hat man darin oft den Beweis dafür sehen wollen, dafs diese ganze staatliche Thätigkeit eine innere Unmöglichkeit und verlorene Mühe gewesen sei. Aber in Wirklichkeit beweisen jene Erscheinungen nur, dafs es eben in einer Zeit, in der die Mittel zur Erkenntnis der wirtschaftlichen Zustände grofser Gebiete noch so unvollkommen waren, für die Centralregierung auch bei dem besten Willen nicht leicht war, schon bei der Vorbereitung der Gesetze sich über die Möglichkeit ihrer allgemeinen Durchführung genau zu orientieren — dafs viele Thatsachen und Zustände erst offenbar wurden, wenn sie mit den neuen Gesetzen in Berührung kamen. Und ferner beweisen jene Erscheinungen, dafs der Staat trotz dieser Schwierigkeiten nicht abliefs, verbessernd einzugreifen — eventuell auch durch nachträgliche Lockerung oder Aufhebung von Reglements. — Alle nicht für den Verkauf bestimmten Stoffe waren überhaupt von Anfang an von jeder Regelung ausgeschlossen, desgleichen auch schon früh (1389)[1] gewisse grobe Wolltuche, die nur für den Gebrauch von Arbeitsleuten in und aufserhalb Englands gemacht wurden. Auch die Gesetze von 1483 und 1522 dispensierten eine Anzahl Stoffe von den bereits erlassenen Gröfsenvorschriften, z. T. mit der Begründung, dafs es bei ihnen darauf ankomme, eine sehr billige Ausfuhrware zu erzielen, auf deren Gleichmäfsigkeit in Gröfse und Qualität die Kaufleute kein besonderes Gewicht legten. Nach demselben Grundsatze behandelte man 1541[2] gewisse in Ostengland gemachte kerseys, sofern sie eine bestimmte Preisgrenze nicht überschritten, und für die Ausfuhr bestimmt waren. Damals trat aber schon noch ein anderer Gedanke auf, der von nun ab wiederholt das

---

[1] 13 Richard II stat. 1 Kap. 10.

[2] 33 Henry VIII Kap. 18.

Motiv für Abänderungen von Maſsvorschriften abgab: es heiſst nämlich, das Reglement habe für die Stoffe ein Maſs vorgeschrieben, welches die Weber noch niemals seit Bestehen der Industrie eingehalten hätten. Auch könne der Weber, der mit so ungleich ausfallendem, groben Garne zu arbeiten habe, unmöglich dafür einstehen, daſs alle Stücke, auch wenn sie in gleicher Länge vom Webstuhl kämen, nun auch nachher, wenn vorschriftsmäſsig durchnäſst, in gleichem Maſse einliefen und also nicht verschieden groſs würden. Die Leute hätten nur die Wahl zwischen Aufgabe ihres Gewerbes oder fortwährenden Scherereien mit den Behörden.

Im Jahre 1552[1] hatte die Regierung vor Erlaſs eines groſsen allgemeinen technischen Reglements sich besonders bemüht, die wirklichen Verhältnisse der weit versprengten und nach Bezirken so verschiedenen Tuchmacherei gründlich kennen zu lernen, auch zu erfahren, welche berechtigten Wünsche und Erwartungen die Interessenten selbst für die Reglementierung hegten, um das Gesetz auch wirklich ausführbar zu machen. Sie lieſs daher eine groſse Zahl reeller Verleger, Tuchhändler, Gewandschneider, Appreteure, und andere Handwerker von einer Kommission des Parlaments vernehmen und die Ergebnisse der Untersuchung der Gesetzesarbeit zu Grunde legen[2]. Infolge dieses Zusammenarbeitens wurde durch Festsetzung eines Mindestgewichtes für jede Gattung und Qualität der Stoffe eine weitere Garantie für solide Arbeit geschaffen. Andrerseits wurden nun für Länge und Breite gewisse Spielräume von 1—2 Ellen bezw. Zoll eingeführt, da sich hierfür, wie oben erwähnt, ein Bedürfnis gezeigt hatte. Schon nach fünf Jahren erbaten und erlangten die clothier eine weitere Lockerung der Bestimmungen. Sämtliche Vorschriften über Länge, Breite und Gewicht wurden revidiert und abgeändert[3]. Aber die Verleger von Wilts, Gloucester, Somerset und Oxon petitionierten nach zwei Jahren von neuem; auch bei richtigem Gewicht, also genügender Fädenzahl, fielen die Stoffe dennoch nach dem Walken verschieden in der Breite aus, je nachdem, ob das Garn seiner Natur und seiner Verarbeitung nach wirklich so gleichmäſsig sei, wie es äuſserlich scheine. Die Mindestbreite der einzelnen Sorten wird daher noch weiter herabgesetzt. Im Jahre 1593 wurde auch für andere Stoffe dieselbe Erleichterung gewährt, um aber keine übermäſsige Willkür einreiſsen zu lassen, die Strafe für Überlänge[4] und Unterbreite verdoppelt. — Auch die Rücksicht auf

[1] 5—6 Edward VI Kap. 6.

[2] Vergl. das Präambulum des Gesetzes.

[3] 1557, 4—5 Philip and Mary Kap. 5.

[4] Die Überlänge zu verbieten war notwendig, weil die Abgaben von Tuch bei der Ausfuhr nach dem Stück und nicht nach der Zahl der Ellen bemessen wurden. Es kam daher häufig vor, daſs Kaufleute Stücke von ungewöhnlicher und unerlaubter Länge bestellten, um auf diese Weise groſse Mengen Tuch unverzollt zu exportieren — zum Nachteil der anständigen Konkurrenz (vergl. 14 Elizab. Kap. 10. 1572).

wechselnde Wünsche und Bedürfnisse ausländischer Regierungen und Kaufleute nötigten mitunter den Staat selbst, von einer strengen Durchführung der Gesetze abzusehen, um nicht das Gegenteil dessen zu bewirken, was er erstrebte. So wurde z. B. im Jahre 1608, unter Jakob I., der nach Rufsland und Polen handelnden Eastland-Company gestattet, mit Rücksicht auf die Verhältnisse ihres Absatzmarktes auch solche Tuche (aus Suffolk, Essex, Somerset und Gloucester) dorthin zu verschiffen, welche mehr, als die Reglements gestatteten, „gestreckt" waren. Die Zahl dieser Tuche wurde aber auf 34 000 Stück beschränkt[1]. Als die Regierung 1631 beabsichtigte, die „toleration", wie man solche Dispense nannte, aufzuheben, baten die clothier und Friedensrichter der betreffenden Grafschaften dringend, alles beim alten zu lassen. Die Regierung gab nach[2]. Aber im Jahre 1637 verbot der polnische Reichstag die Einfuhr der stark gestreckten Tuche, verlangte dagegen eine Ausdehnung derselben in Länge und Breite, welche wiederum den englischen Reglements widersprach. Die Regierung erliefs auch jetzt dementsprechende Verordnungen[3]. Ein Jahr später wurde der Levante-Company dieselbe „toleration" zugestanden, welche früher die Eastland-Company besessen hatte[4]. Es ist anzunehmen, dafs ähnliche Fälle sich mit der Ausbreitung der überseeischen Absatzgebiete noch oft wiederholt haben.

---

[1] State Papers Charles I, vol. 407 Nr. 97.
[2] State Papers, 1631, 23. Mai und 25. Mai; 1633, 3. Juni.
[3] State Papers Charles I, vol. 366, Nr. 71.
[4] State Papers, Charles I, vol. 407, Nr. 97.

Fünftes Kapitel.

Die Kontrolle der Fabrikation.

Die Kontrolle über die Ausführung der Industriereglements, also auch der „technischen“ Bestimmungen, lag, wie die aller anderen Verwaltungsgesetze, hauptsächlich in den Händen der Friedensrichter in den Grafschaften. Aber die komplizierte Natur der technischen Vorschriften und Verbote einerseits, und die Schwierigkeit, Übertretungen innerhalb so umfassender Bezirke wirklich zu verhindern, andererseits, zwangen den Staat schon früh, diese Kontrolle den Grafschaftsbeamten nicht allein zu überlassen, sondern hierfür noch besondere Organe zu schaffen, wobei ihm die zünftige Tradition ja entgegenkam, da von altersher die Stadtobrigkeiten und die Obermeister der Zünfte die Warenschau ausgeübt hatten. Bei der Regelung der Wollindustrie hat der englische Staat auf keinem Gebiet verhältnismäfsig so sehr in die Einzelheiten eingegriffen, wie gerade hier, in der technischen Kontrolle. Aber man mufs auch gleich hinzufügen, dafs die staatliche Einmischung selbst hier, ähnlich wie es das vorige Kapitel gezeigt hatte, nur sehr zurückhaltend, vielleicht sogar unzureichend gewesen ist. Bei dem Kontrollverfahren handelte es sich um zwei Aufgaben: erstens zu verhindern, dafs schlechte Stoffe überhaupt feilgeboten werden konnten und so den Käufern eine gewisse Garantie zu geben und ihnen die Mühe und Sorge des Nachprüfens ganz oder teilweise abzunehmen; zweitens sollte die Kontrolle, zurückwirkend, den schuldigen Tuchmacher und Weber ermitteln und dem Strafrichter überliefern. Es war schon alter Zunftbrauch auch in England gewesen, dafs jeder Meister seine Ware, als von ihm herrührend, durch eine Webermarke kennzeichnen mufste. Diese Satzung oder Gewohnheit gewann an Wert, je mehr das Gewerbe aus den städtischen Dimensionen herauswuchs und zu einer für gröfsere und entferntere Absatzgebiete arbeitenden Industrie wurde — je mehr also infolgedessen die Gefahr vorlag, dafs dem Produzenten das Gefühl der Verantwortlichkeit für seine Produkte verloren ging.

Deshalb mufste der Staat, als er die Regelung der Wollindustrie ganz übernahm, auch jene Verpflichtung seinen Reglements einfügen. Zum erstenmal geschah es in einem Gesetz von 1513 [1], jedoch in einer Form, als handele es sich eben nur um eine aufser Übung gekommene, aber eigentlich selbstverständliche Pflicht, die nun wieder eingeschärft wird. Jeder Tuchweber soll also sein Zeichen (später heifst es seinen vollen Namen) an dem Tuch anbringen; die Verwendung fremder Marken wird ausdrücklich verboten. Seit 1535 müssen aufser den Webern auch noch deren Verleger ihren Namen und Wohnort anbringen lassen.

Wir erwähnten im vorigen Kapitel, dafs der Staat im Mittelalter seine technische Regelung darauf beschränkte, Länge und Breite der Tuche zu bestimmen, im übrigen aber die Städte und Zünfte, oder das Belieben der Einzelnen walten liefs. Dieser Haltung in der Gesetzgebung entspricht auch die staatliche Organisation der Kontrolle in der älteren Zeit. Etwa 100 Jahre nach der „assize of measure“ taucht das Amt des königlichen Tuchmessers (aulnager) auf [2]; es wird 1298 zuerst erwähnt. Diese Beamten hatten die Tuche zu messen, mit dem königlichen Wappen zu stempeln und dafür eine Gebühr zu erheben. Stoffe, welche nicht das vorgeschriebene Mafs hatten, verfielen dem Könige. Seit 1553 wurde damit die Erhebung einer Steuer verbunden und damit bürgerte es sich ein, dafs das Amt des aulnager verpachtet wurde. Wahrscheinlich datiert auch von daher die allmähliche Umwandlung des Amtes in ein Finanzunternehmen, das mehr und mehr seine Bedeutung für die Kontrolle der Tuchmacherei verlor. Als man im XIV. Jahrhundert aufhörte, die Tuche von ungesetzlicher Länge und Breite zu konfiszieren, führte man dafür Geldstrafen ein, die nach der Zahl der fehlenden Ellen oder Zolle bemessen wurden. An dieser Praxis hielt der Staat bis zum Schlufs der Periode fest, und ebenso blieb es auch Grundsatz aller späteren Reglements, dafs kein ungestempeltes Stück feilgeboten werden dürfe. Das Gesetz von 1465 [3] befahl den Kontrollbeamten, alle Tuche von vorschriftsmäfsiger Gröfse mit 2, alle „falschen“ aber mit 1 Stempel zu versehen und über alle Stücke und deren Eigentümer Register zu führen. 1483 [4] wurde vorgeschrieben, es sollten zu königlichen Kontrollbeamten vom „treasurer“ nur noch gelernte Tuchmacher ernannt werden, deren Amtsbezirke in Stadt und Land genau abzugrenzen seien. Der spätere Übergang der staatlichen Schau auf Organe der Selbstverwaltung kündigt sich anscheinend schon jetzt an, indem die Beamten nicht mehr, wie früher, das Siegel des

---

[1] 4 Henry VIII Kap. 2.
[2] Vergl. Ashley a. a. O. Kap. 5.
[3] 4 Edward IV Kap. 1.
[4] 1 Richard III Kap. 8.

Königs, sondern in den Städten das Stadtsiegel, auf dem Lande das der Grafschaft zu führen haben. Da aber später doch wieder von dem königlichen Siegel der „aulnager" die Rede ist, so ist vielleicht schon damals eine teilweise Spaltung des Amtes eingetreten. Seit 1535 [1] mufsten die Tuchverleger selbst, bevor sie die Ware dem Schaubeamten vorlegten, Länge und Breite des Tuches darauf durch eigenen Stempel (Plombe) kenntlich machen. Wer sich dabei zu falschen Angaben verleiten liefs, hatte den doppelten Wert des Stückes als Strafe zu zahlen. Wurde er aber darauf ertappt, dafs er die Schau umgehen wollte, so wurde seine Ware konfisziert.

Es wurde aber immer schwieriger, den Kampf gegen die Geschäftskniffe der Tuchmacher zu führen, solange diese und ihre Arbeiter während des Arbeitsprozesses selbst ganz unkontrolliert blieben und den Beamten erst das fertige Fabrikat zu Gesichte kam, dem man es dann ohne zeitraubende Manipulationen nicht mehr ansehen konnte, wie es zustande gekommen und ob es nicht nur auf den Schein gearbeitet war. Deshalb verpflichtete ein Gesetz des Jahres 1549 [2] die Magistrate in den Städten und die Friedensrichter auf dem Lande, eine Anzahl „unparteiischer", unbescholtener Männer zu „overseers" zu ernennen und zu vereidigen, welche den Auftrag erhielten, sich durch Lokalinspektionen in den Werkstätten der Appreteure, Tuchmacher und Färber, sowie in deren Lager- und Verkaufsräumen davon zu überzeugen, dafs bei der Appretur und Färberei (wo die Versuchung zu unreeller Arbeit am gröfsten war) keine unlauteren Mittel angewandt wurden. Die overseers müssen, bei 10 £ Strafe, mindestens einmal vierteljährlich jedes in Frage kommende Haus aufsuchen. Wer ihnen den Eintritt verweigert, wird zu 20 £ Strafe verurteilt. Diese Organisation scheint sich, zunächst als Ergänzung und Unterstützung der Kontrolle von seiten der königlichen Beamten, bewährt zu haben. Sie wird daher in dem grofsen Reglement von 1552 und in dessen Ergänzungsgesetz von 1557 weiter ausgebaut und insbesondere noch mehr dazu herangezogen, um die Umgehung der Schau und des Stempelzwanges nebst Gebühr zu verhindern. Die overseer müssen bei ihren jetzt häufigeren Hausinspektionen alle Stücke daraufhin ansehen, ob sie in Gröfse und Gewicht vorschriftsmäfsig sind, und ob die Eigentümer die etwaige Differenz von der gesetzlichen Norm auch ehrlich auf ihren Stempeln vermerkt haben. Insbesondere sollen sie gegen das Strecken der Tuche einschreiten. Alle tadellosen Tuche haben die overseer mit dem Siegel ihrer Stadt oder Grafschaft, alle fehlerhaften aber mit einem F. (faulty) zu stempeln. Auch auf den immer mehr einreifsenden Mifsbrauch, dafs die Händler die

---

[1] 27 Henry VIII Kap. 12.
[2] 3—4 Edward VI Kap. 2.

Stempel der Verleger durch andere ersetzten, sollen sie ein Auge haben. Den Tuchhändern wird vorgeschrieben, solche Tuche, welche die Schau passiert haben, aber nachher sich als falsch gestempelt erweisen, den Behörden auszuliefern, welche das Tuch zerschneiden und den Schuldigen zum Schadenersatz an den Händler zwingen.

Seit dieser Zeit hören die alten aulnager auf, eigentliche Kontrollbeamte zu sein; sie werden Organe großer Geldmächte oder Mitglieder der Hofgesellschaft, denen der König die Abgaben der subsidy und aulnage verpachtet. Im XVII. Jahrhundert werden z. B. die Herzöge von Richmond und Lennox häufig als Inhaber jener Würde genannt[1]. Die wirkliche Kontrolle geht seit 1552 ganz auf die Organe der Selbstverwaltung über und zwar, wie es scheint, ausschließlich auf die von den Städten angestellten und vereidigten overseers, denen nunmehr, außer den Stichproben bei den gelegentlichen Visitationen, auch die stehende Schau, also das Wiegen, Messen und Stempeln aller einzelnen Stücke obliegt. Das Gesetz von 1557 wies alle ländlichen Tuchmacher an, ihre Waren zur Schau in die Stadt zu bringen, und das Stadtsiegel gilt jetzt ebenso, wie früher allein das königliche Siegel, als Bedingung, um ein Tuch feilbieten zu können. Den Magistraten war unter Androhung hoher Geldstrafen eingeschärft, überall eine genügende Zahl von Schaubeamten anzustellen. Wenn auch aller Wahrscheinlichkeit nach dabei die Wahl oft auf die Obermeister von Zünften, wo solche bestanden, gefallen sein wird, so ist doch hervorzuheben, daß die einschlägigen Reglements keine Andeutung enthalten, aus der man schließen könnte, der Staat habe direkt oder indirekt die Zünfte zu Organen der staatlichen Kontrolle machen wollen[2]. Nur in einzelnen alten und besonders bevorrechteten Städten, wie Norwich, York, Shrewsbury u. a. wurden den Weber- und Tuchmacherzünften als solchen alle die Befugnisse erteilt, welche im übrigen in den Händen der Beamten lagen. Dasselbe Vorrecht genossen ferner die niederländischen Tuchmacher, welche sich in Colchester, Norwich, Sandwich u. a. Städten angesiedelt hatten. Das geschah aber jedesmal durch ein ausdrückliches Spezialgesetz[3].

Der im XVI. Jahrhundert immer mehr wachsende Unfug, die absichtlich oder unabsichtlich zu knapp geratenen Tuche durch übermäßiges Strecken auf Streckmaschinen auf die normale

---

[1] State Papers, 1639 29. Januar; 1640 passim; 1660, 29. September und öfter.

[2] Cunninghams Ansicht, daß den unter Elisabeth vielerwärts neuorganisierten companies (Zünften) hauptsächlich die Warenschau übertragen sei, kann also für die Tuchindustrie nicht gelten (vergl. Cunningham, Growth etc. II, S. 45 ff.).

[3] Vergl. z. B. 34—35, Henry VIII Kap. 10; 20 Henry VI Kap. 10, 7 Edw. VI Kap. 1; 13—14 Henry VIII Kap. 3, und öfter.

Gröfse zu bringen, nötigte die Regierung — zunächst für die mehr gefährdeten nordenglischen Grafschaften — im Jahre 1597[1] anzuordnen, dafs nicht nur in jeder Stadt, sondern auch in jedem Dorfe u. s. w., wo Tuchmacherei bestand, die Friedensrichter je zwei overseer anstellen sollten, welche durch Visitationen in den Häusern der Tuchweber, clothier u. s. w. speciell auf Streckmaschinen zu fahnden hatten — und zwar mindestens einmal monatlich in jedem Hause. Es scheint, als ob infolge dieser Organisation die städtischen overseer von der Visitation auf dem Lande entlastet worden sind; die stehende Schau in den Städten blieb natürlich nach wie vor auch für die ländliche Industrie obligatorisch. Das Gesetz wurde 1601[2] auf das ganze Staatsgebiet ausgedehnt. — Im XVIII. Jahrhundert endlich suchte man für die trotz aller Strafen und Kontrollen noch immer sehr unzuverlässigen Gröfsen- und Gewichtsstempel der clothier einen Ersatz dadurch zu finden, dafs man sämtliche Walkmüller des Landes vereidigte und sie verpflichtete, auf jedem Stück Tuch, sobald es die Walke verlassen hatte, Gröfse und Gewicht durch Bleisiegel zu vermerken. Der Verleger, welcher auch jetzt noch ein vom Walker zurückerhaltenes Stück über das erlaubte Mafs hinaus strecken wollte, konnte das mit Aussicht auf Erfolg nur thun, wenn er sich des mit sehr schwerer Strafe bedrohten Vergehens der Abnahme oder Fälschung des Walkstempels schuldig machte. Um aber auch dem noch vorzubeugen, mufste der Walker über jedes Stück, das durch seine Hände ging, genau Buch führen. Auf Grund dieses Registers konnten die Beamten in Verdachtsfällen einen der Stempelfälschung schuldigen clothier stets ermitteln. Im Jahre 1711 schritt die Regierung zu einer Neuorganisation[3]. Jeder vereidigte Walker stand unter Aufsicht der Friedensrichter und hatte einen amtlich beglaubigten Normalmefstisch zu halten; die hier festgestellte und aufgestempelte und vom Walker mit seinem Namen garantierte Gröfse des Tuches sollte im Verkehr als „rule of payment“ gelten. Da aber die Walker, wie vorauszusehen war, ihres Eides ungeachtet zu einer zuverlässigen Verwaltung ihres Amtes nicht zu bringen waren, sich auch anscheinend vielfach von den ihnen wirtschaftlich überlegenen clothiers beherrschen und bestechen liefsen, so mufste auch diese Kontrolle wieder kontrolliert werden. — Ich übergehe die Zwischenstadien, welche seit[4] 1724 auf diesem Gebiete durch die Gesetzgebung geschaffen worden waren und wende mich gleich zu dem Verfahren, wie es schliefslich 1765[5] für die Grafschaft York, die vorgeschrittenste Tuchmachergegend, unter Aufhebung aller früheren einschlägigen Gesetze eingeführt wurde. Das Gesetz

[1] 39 Elizab. Kap. 20.
[2] 43 Elizab. Kap. 10.
[3] 10 Anna Kap. 16.
[4] 11 George I Kap. 24.
[5] 5 George III Kap. 51.

richtete sich wieder vor allem gegen das übermäfsige Strecken der Tuche. Es wurden jetzt drei Klassen von Kontrollbeamten gebildet. Die „searcher or measurer of cloth“ werden an den einzelnen Walkmühlen zur ständigen Beaufsichtigung der Walker stationiert und haben mit diesen zusammen das Messen, Stempeln und Registrieren der Tuche zu besorgen. Einer zweiten Klasse von Beamten werden die Visitationen in den Häusern der Verleger und Arbeiter übertragen. Die Oberaufsicht über beide führen endlich vier „supervisors“, welche ebenfalls das Recht zu Visitationen und Haussuchungen erhalten. Alle drei Klassen von Beamten müssen gelernte Tuchmacher sein und werden von den Friedensrichtern der Grafschaft angestellt, vereidigt und besoldet.

Man fragt sich nun, ob denn die Regierung, entsprechend der Sorgfalt, mit der sie Warenschau, Kontrolle und Stempelung in den unteren Instanzen geordnet hatte, nicht auch besondere Organe schuf, welche die unteren, doch immer in lokale Interessen verstrickten Beamten der Selbstverwaltung kontrollierten, die Verbindung zwischen ihnen und der Landesregierung herstellten und dafür sorgten, dafs die Reglements in allen Grafschaften gleichmäfsig und ihrem Sinne nach ausgelegt und befolgt wurden, auch durch ihren weiteren Überblick bei doch genauer Kenntnis der Details imstande gewesen wären, der Centralinstanz beratend und orientierend zur Seite zu stehen. In der oben geschilderten Organisation waren die Friedensrichter die höchste Instanz. Die englische Behördenorganisation kannte (wie auch heute noch) zwischen dem Ministerium und den Friedensrichtern als einzige Zwischeninstanz nur noch den Sheriff, als den höchsten Beamten der Grafschaft. Aber dessen ohnehin schon früh bedeutunglos gewordenes Amt kam für die Regelung der Industrie gar nicht in Betracht, die Reglements erwähnen ihn nie. So hatten also die Friedensrichter in ihrer Eigenschaft als Organe der Industriepolitik keine andere Instanz mehr über sich, als die Regierung in London. Diese breite Distanz mufste in doppelter Beziehung nachteilig sein. Einmal waren die Friedensrichter, wenn auch von der Centralregierung ernannt, doch immer den Eingesessenen ihres Bezirkes entnommen, also notwendig mit den lokalen Personen und Verhältnissen zu eng verflochten, als dafs man von ihnen ein besonderes Mafs von Überblick und Objektivität hätte erwarten dürfen. Sodann aber rekrutierte sich dieser Beamtenstand der Selbstverwaltung im XVI.—XVIII. Jahrhundert zu einem nicht geringen Teile aus den Verlegern selbst! Man mufs sich vergegenwärtigen, dafs es damals in England weite Bezirke gab, wo, ehe die intensivere Landwirtschaft und andere Industrien aufkamen, Wollzucht und Wollindustrie die dominierenden Erwerbszweige waren und Wollzüchter und Tuchmacher auch in socialer Beziehung zur herrschenden Klasse gehörten. Überall wo die Tuchmacherei in der Form des Verlags betrieben wurde, lag es nahe, dafs sie sich mehr und mehr in den Händen wohl-

habender, „besitzender" Geschäftsleute konzentrierte, welche gesellschaftlich nicht mehr auf der Stufe gewöhnlicher Handwerker und Kleinhändler standen, sondern als Grundbesitzer, die sie häufig waren, und als Beherrscher von breiten Massen abhängiger Weber und Spinner zu Einfluſs auch in der Selbstverwaltung der Grafschaft und Gemeinde gelangten. Daſs sie so mit der Zeit auch zu geeigneten Kandidaten für das ehrenamtlich verwaltete Friedensrichteramt wurden, ist nicht bloſs wahrscheinlich, sondern Thatsache, da, wie wir schon sahen, Jakob I. ausdrücklich diejenigen Friedensrichter, welche Verleger waren, von den Lohnregulierungsgeschäften ausschlieſsen muſste, wofern es sich dabei um Arbeiter der Wollindustrie handelte. Und in allen Gesetzen, welche seit 1708 die Rechtsverhältnisse zwischen Verlegern und Arbeitern regelten, finden wir immer wieder die stereotype Bestimmung, in Rechtsstreitigkeiten zwischen jenen beiden Parteien sollten nur solche Friedensrichter zu Gericht sitzen, welche weder selbst clothier seien noch in irgend welcher Weise in der Wollindustrie interessiert seien. Mochten nun solche Friedensrichter auch in den Fällen, wo es sich um Lohnregulierung und Entscheidung von Streitigkeiten handelte, auch wirklich loyalerweise aus dem Spiele bleiben, so ist damit doch nicht gesagt, daſs sie nicht da, wo kein Gesetz sie an der Einmischung hinderte, nämlich bei der Ernennung und Beaufsichtigung der technischen Kontrollbeamten, der Versuchung nachgaben und ihre privaten Geschäftsinteressen in die Amtsführung mit hineinreden lieſsen. Es ist sogar mehr als wahrscheinlich, daſs sich manche Verleger geradezu zum Friedensrichteramte gedrängt haben, um auf diese Weise eine fast unbegrenzte Macht zur Umgehung der Gesetze zu erlangen. Unter Elisabeth wurde 1597[1] den Friedensrichtern, welche in der Ausführung der Reglements nachlässig waren, eine Geldstrafe von 5 £ angedroht, und die Assisenrichter angewiesen, in solchen Fällen Recht zu sprechen. Aber eine administrative Kontrolle der Friedensrichter fand auch durch jene Oberrichter nicht statt.

Was ferner die Schaubeamten selbst betrifft, so scheint es schwer gewesen zu sein, hierfür die rechten Leute zu finden. Sie sollten selbst gelernte Tuchmacher sein und doch eine unparteische und zugleich autoritative Stellung gegenüber den clothiers einnehmen. Wo die Tuchmacher noch wirkliche Handwerker und noch zünftig organisiert waren, war es vielleicht nicht schwer, Leute zu finden, die jene Eigenschaften besaſsen, und auch in der alten Tradition einen gewissen Halt fanden. In den ländlichen Industriebezirken dagegen standen sich groſse Verleger und kleine Meister oder Arbeiter gegenüber: jene werden das miſsliebige, undankbare Amt des overseer, des amtlichen Denunzianten, möglichst von sich abgewälzt haben: sie konnten

[1] 39 Elizab. Kap. 20.

das, weil es ihnen ein leichtes war, die Geldstrafe zu zahlen, welche die Weigerung, Schaubeamter zu werden, nach sich zog. So blieb denn wohl in der Regel die Bürde dieses Amtes auf armen Webern hängen, die vielleicht auch hofften, durch die Gebühren und Strafgelderanteile ihre Lage zu verbessern. Aber was konnten sie wiederum ausrichten gegen die übermächtigen Verleger, von denen sie abhängig waren, und die auch ohnedies kein Mittel unversucht gelassen haben werden, solche Abhängigkeitsverhältnisse herzustellen? Bei der gleich zu erwähnenden Inspektionsreise der Kommissare von 1630 kam es wiederholt zur Sprache, dafs die overseer die Tuche unbesehen stempelten, um sich nicht Unannehmlichkeiten auszusetzen oder die Stempel sogar an die clothier verkauften, und dafs sie in vielen Fällen mangels der notwendigen Fachkenntnisse gar nicht imstande waren, eine gründliche Prüfung aller Stoffe vorzunehmen. Ein Pamphletist des XVII. Jahrhunderts, John May, schildert in seiner Flugschrift „Declaration of the estate of clothing“ (1613)[1] die Verhältnisse folgendermafsen: In vielen Ortschaften existieren gar keine Schaubeamten; oft genug haben die clothier selbst Stempel in ihrem Besitz; wenn die Schaubeamten, was nicht immer der Fall ist, von der Technik ordentlich etwas verstehen, so sind sie gewöhnlich abhängig von denen, die sie anzeigen sollen. Um nicht formell eidbrüchig zu werden, schicken sie oft ihre Jungen oder andere Personen, um durch sie die Stempelung vornehmen zu lassen. Oft sind sie auch freiwillig mit den clothiers verbündet, sodafs gar keine Kontrolle da ist. Wenn die Friedensrichter die Schaubeamten ernennen wollen, werden ihnen häufig die „geeigneten“ Leute von den Verlegern empfohlen, auch solche aus andern Gewerben. Meist beschränken sich die Beamten darauf, die Tuchballen zu wiegen, und sie wiegen dann die Steine mit, die vorher hinein gelegt sind. Der Autor fügt hinzu, nur in den Ansiedlungen der niederländischen Tuchmacher sei eine zuverlässige Schau vorhanden. Wenn diese Schilderung auch vielleicht übertrieben schwarz malt, so bleibt in jedem Falle doch das sicher, dafs die lokalen Beamten und Unterbeamten, bei dem Mangel höherer, speciell technisch erfahrener Aufsichtsbeamten, nicht genügend kontrolliert wurden.

Die Erkenntnis dieses Mangels, verbunden mit den zunehmenden Belästigungen, denen die englischen Ausfuhrgeschäfte im Ausland infolge der vielen Fehler im englischen Tuch ausgesetzt waren[2], führte dazu, dafs die Handelsgesellschaft der „Merchant Adventurers“, in deren Händen der Haupttuchexport lag, 1630 von sich aus einen wichtigen Schritt that. Sie setzte durch, dafs der König Karl I. zwei von ihnen vorgeschlagene

[1] Enthalten in der Sammlung „Tracts on wool“, British Museum, 712 g 16, 1—38.
[2] State Papers, James I vol. 180 Nr. 74.

und besoldete Männer — Antony Wither und Samuel Fively — ernannte zu „commissioners, to inquire how the statutes for true cloth making are put in execution.“ Sie erhielten den amtlichen Auftrag, in den für die Ausfuhr der Merchants adventurers besonders arbeitenden Grafschaften Somerset, Gloucester, Oxford und Wilts festzustellen, inwieweit die Reglements ausgeführt würden und wie sich die verantwortlichen Beamten dabei verhielten. Wenn man bedenkt, wie schwerfällig damals bei den schlechten Verkehrsmitteln die Berichterstattung der Grafschaftsbehörden an die Regierung noch sein mufste, wird es doppelt einleuchtend, wie wertvoll eine solche unmittelbare Orientierung durch Specialkommissare war. Obrigkeitliche Befugnisse waren den Abgesandten anscheinend nicht beigelegt. Aus den wenigen Berichten, die von ihnen überliefert worden sind, seien hier einige Züge mitgeteilt [1]. In Gloucester fanden die Kommissare z. B., dafs die Eidesformel, durch welche die Schaubeamten von den Friedensrichtern vereidigt wurden, ganz unzulänglich war, und gerieten darüber mit den letzteren in einen scharfen Konflikt, der von der Sternkammer geschlichtet werden mufste. Mehrfach stiefsen sie auf falsche Auslegungen der Reglements. In einem Orte kam es zu einem Streit zwischen den Kommissaren und den Walkern, bei dem jene fast ums Leben gekommen wären. In Wilts regnete es Drohbriefe und Beleidigungen gegen sie; die Weber zettelten eine Verschwörung an, um die unbequemen Eindringlinge zu überfallen. In Salisbury erklärten die Friedensrichter, in dem Auftrage der Kommission liege eine Beschimpfung und Herabsetzung ihres Amtes; sie selbst wüfsten am besten, was der Industrie fromme und wie die Gesetze zu deuten und auszuführen seien. Die Friedensrichter hetzten auch die übrige Bevölkerung gegen die Fremden auf. — Vermutlich haben die Kommissare dieselben Grafschaften mehrmals oder auch noch andere Gegenden aufgesucht: jedenfalls waren sie fünf Jahre lang beschäftigt.

Soviel wir wissen, hat der Staat aus diesem Versuch der Merchants adventurers niemals Veranlassung genommen, selbst eine ähnliche Inspektion zu veranstalten oder gar ständige Beamte hierfür anzustellen. Das Bedürfnis nach einer solchen engeren Fühlung mit den lokalen Organen wird die Regierung wohl empfunden haben, aber dem englischen Staats- und Verwaltungsrecht fehlte für dessen Befriedigung die Form und die Tradition; die alte Selbständigkeit der Grafschaften sprach dagegen. Diese Selbständigkeit, wie überhaupt die ganze englische Verwaltungsorganisation war eben schon so gut wie fertig, als die grofse Industrie mit ihren neuen Bedürfnissen und die neue für sie erst geschaffene Specialgesetzgebung entstand.

---

[1] State Papers 1633 9. Juli; 1634, 2. Mai. Charles I vol. 535, No. 112. Charles I vol. 407 No. 78.

Sechstes Kapitel.

Regelung des Woll- und Garnhandels.

Der nationalen Industrie ihre Roh- und Hilfsstoffe stetig und billig zu beschaffen, war ein Elementarsatz merkantilistischer Wirtschaftspolitik in allen Staaten. In unserem Falle aber ist die hierauf gerichtete Staatsthätigkeit doppelt interessant, weil die Wolle eines der ältesten und wichtigsten, wenn nicht das wichtigste Landesprodukt Englands war, und daher eine Politik, welche der Industrie diesen Rohstoff billig zuführen wollte, nur in einem Kampfe mit den Interessen anderer großer und einflußreicher Teile der Bevölkerung durchzusetzen war, die natürlich hohe Wollpreise wünschen mußten. Die Lage wurde noch komplizierter dadurch, daß es darauf ankam, die im Ausland sehr begehrte englische Wolle der fremden Industrie möglichst vorzuenthalten. Man kann die gesamte Wollpolitik Englands auf natürliche Weise zeitlich in zwei große Abschnitte teilen: eine Periode vor- und eine nach 1464. In diesem Jahre nämlich, das wir schon wiederholt als Beginn der uns speciell interessierenden Periode bezeichnet haben, sehen wir zum ersten Male, daß die Rücksicht auf die Industrie bei der gesetzlichen Regelung des Wollhandels den Ausschlag gegeben hat. Bis dahin waren die Interessen des Fiskus und der Wollproduzenten maßgebend gewesen. Von nun ab findet aber die Industrie immer mehr Berücksichtigung, um schließlich im XVII. Jahrhundert alle konkurrierenden Interessen zu schlagen.

Schon vor dem Jahre 1464, im XIV. Jahrhundert, richtete sich die Gesetzgebung wiederholt gegen die Wollhändler, welche sich zwischen die Wollproduzenten und Wollexporteure, die „merchants of the staple“ [1] drängten, und dadurch, daß sie

[1] Der Wollexport lag in der zweiten Hälfte des Mittelalters ganz in den Händen der „merchants of the staple“, einer aus staatlich-fiskalischer Initiative hervorgegangenen Korporation von englischen und ausländischen Händlern. Über ihre Organisation vergl. Schanz, Englische Handelspolitik, Band I S. 327 ff. und Hall, The customs revenue of England 1885, vol. I S. 29 ff.

das Geschäft in wenig Händen konzentrierten, beide Interessentengruppen benachteiligten. Ihre, nach der Anschauung des Mittelalters unlauteren Manipulationen wurden schon 1353 [1] und 1357 [2] verboten und die Gerichte angewiesen, aufs allerstrengste dagegen vorzugehen, auch die notorischen Gewichtsfälschungen und andere Mifsbräuche der Händler zu ahnden. Im Jahre 1390 [3] verbot Richard II. überhaupt allen Zwischenhandel mit Wolle. Die Tuchmacher und Stapelkaufleute durften nur direkt von den Schäfereien kaufen. Der ausgesprochene Zweck dabei war, „den Wollpreis hoch zu halten" — also den Wollzüchter vor ungünstigen Marktverhältnissen zu schützen. Die Schwenkung in der Politik offenbarte sich nun 1464 [4] darin, dafs im Interesse der Tuchmacher, um den Wollpreis nicht zu hoch steigen zu lassen und um ihnen überhaupt hinlängliche Wollvorräte zu sichern, befohlen wurde, dafs in gewissen Grafschaften Wolle vor der Schur, also noch auf dem Schaf, zwischen dem 18. März und dem 24. August nur solche Leute kaufen dürfen, welche sie selbst zu Garn oder Tuch verarbeiten wollen. Erst nach dem 24. August, d. h. aber wohl erst wenn die Schur in der Regel beendigt war, hatten auch die Stapelkaufleute das Recht. Darin lag eine sehr bedeutsame Begünstigung des Gewerbes gegenüber dem Wollexport, der bisher, wegen der hohen Zolleinkünfte, den Königen stets besonders am Herzen gelegen hatte. Man war schon über das Stadium der Gleichberechtigung beider hinaus. Heinrich VII. that einen weiteren Schritt auf dieser Bahn durch ein Gesetz des Jahres 1488 [5]. Nicht nur für ungeschorene, sondern jetzt auch für die frisch geschorene Wolle bleibt den Garn- und Tuchmachern bis zum 15. August jedes Jahres das Vorkaufsrecht unter Ausschlufs der Stapelkaufleute. Der Industrie war also die Gelegenheit gegeben, stets die beste Wolle vorweg zu kaufen. Unter einer solchen Beschränkung des Wollhandels litten auch die Produzenten, während sie früher, als es sich nur um Ausmerzung der Zwischenhändler handelte, ebenfalls Nutzen aus der Gesetzgebung gezogen hatten — oder wenigstens ziehen sollten. Weil, wie es heifst, nach Ablauf des vorigen Gesetzes die Schar der Zwischenhändler wieder enorm zugenommen hatte, wurden seine Bestimmungen 1530 [6] erneuert und auf den Handel mit Kammwolle ausgedehnt. — Bisher nötigten die Interessen der Industrie die Regierung nur, gegen die Händlerklasse vorzugehen. Im Jahre 1533 beginnt aber auch eine Bewegung gegen die Wollproduzenten. Allerdings spielte hier noch ein anderes Motiv mit: die Sorge um die Er-

---

[1] 27 Edw. III stat. 2 Kap. 3.
[2] 31 Edw. III Kap. 2.
[3] 14 Richard II Kap. 4.
[4] 4 Edw. IV Kap. 4.
[5] 4—5 Henry VII Kap. 11.
[6] 22 Henry VIII Kap. 1.

haltung der Landwirtschaft und der ackerbautreibenden Bevölkerung, welche unter der damals so reifsend zunehmenden Ausdehnung der Schafweiden schwer zu leiden hatten. Um diese Entwickelung zu hemmen, wurde ein Gesetz[1] erlassen, welches sich jedoch selbst auch noch damit motivierte, dafs die Tendenz zur Vereinigung der ganzen Schafzucht in den Händen verhältnismäfsig weniger Latifundienbesitzer zugleich auch die Tendenz zur künstlichen Preissteigerung in sich berge. Das Gesetz verordnete, es solle niemand mehr als 2000 Schafe oder mehr als zwei Pachtgüter besitzen. Man erkennt aus diesem Zusammenhang, dafs der englische Staat es nicht nötig hatte, die Wollzucht noch durch Prämien oder dergl. zu befördern[2].

Schon im Jahre 1545 mufste wieder gegen die Wollhändler vorgegangen werden, weil, wie das Gesetz[3] sagte, die Monopolisierung des Geschäftes durch wenige reiche Händler, besonders durch die Geschäftsabschlüsse über ungeschorene Wolle, die Tuchmacherei aufs äufserste schädigte. Indessen enthielt das Gesetz kein Verbot des Zwischenhandels: im Gegenteil läfst es deutlich erkennen, dafs dieser, wenn auch durch die Vorkaufsrechte der Fabrikanten und auch der Stapelkaufleute sehr beschränkt, doch geduldet ist. Auch das folgende und letzte Gesetz aus dem Jahre 1552 sagt in dieser Hinsicht, obwohl es sehr scharfe Worte gegen die „Gewinnsucht und Unlauterkeit“ der „woolbroggers“ und ihre Preistreibereien gebraucht, doch nichts wesentlich Neues: sie werden auch jetzt noch geduldet. Neu ist jedoch eine Bestimmung gegen die Wollzüchter: wenn ihnen innerhalb eines Jahres nach der Schafschur ein „angemessener ortsüblicher“ Preis geboten wird, so müssen sie verkaufen und dürfen die Wolle nicht länger aufspeichern. Man sieht, dafs diese Klasse von ihren alten Feinden, den Zwischenhändlern, gelernt hatte.

Nach 1552 ist der binnenländische Wollhandel nicht mehr Gegenstand der Gesetzgebung gewesen. Nur Jakob I. erliefs noch einmal, im Jahre 1615, eine Proklamation und schärfte darin die Befolgung der älteren Gesetze, namentlich des von 1552, ein, weil das Treiben der „broggers, forestallers and engrossers of wool“ die Wolle verteuere, die Wollqualität durch unreelle Mischungen verschlechtere nnd so die Tuchmacherei, „the principal native commodity“ Schaden leide[4]. — Aber schon unter Elisabeth liefs sich die Regierung dazu herbei, „licences, to buy wool and to sell it at reasonable prices“ zu gewähren und gestattete damit also den unbeschränkten Zwischenhandel doch in gewissem Umfange. Sie begründete solche Konzessionen gelegentlich damit,

---

[1] 25 Henry VIII Kap. 13, 1533.
[2] Vergl. Cunningham, Growth etc. II, S. 335.
[3] 37 Henry VIII Kap. 15.
[4] Proclamation-Book, 31. Mai 1615 (Record-Office).

dafs die Wollhändler dem clothier viel Frachtkosten und sonstige Spesen und Mühwaltungen ersparen, besonders den kleinen Tuchmachern, die nicht gut im grofsen einkaufen könnten, entgegenkämen, auch durch die notwendige Sortierung der Wolle Dienste leisteten und schliefslich den eigentlich schlechten Elementen ihres Standes den Boden entzögen.

Wir gedenken bei dieser Gelegenheit auch zweier Fälle, in denen schon vor Elisabeths Regierung durch Gesetz für einzelne Gegenden und Verhältnisse die Beschränkungen des Zwischenhandels aufgehoben wurden — und zwar lediglich im Interesse der Industrie selbst. Wie schon bemerkt, hatte das Gesetz von 1530 die Bestimmungen über den Zwischenhandel in Wolle auch auf die Kammgarnwolle ausgedehnt. Die Kammgarnspinnerei hatte fast 500 Jahre lang, bis ins XVIII. Jahrhundert hinein, ihren Hauptsitz in der Grafschaft Norfolk und lag zum gröfsten Teil in den Händen zahlreicher kleiner, aber selbstständiger Spinner, welche die Wolle noch auf eigene Rechnung kauften und verspannen. Sie wohnten weit über das Land verstreut in Dörfern und Weilern; nur mit unverhältnismäfsigen Opfern an Zeit, Mühe und Kosten hätten sie die grofsen Wollmärkte aufsuchen können, und die Wollzüchter würden ihnen so kleine Partieen, wie sie mit ihren geringen Mitteln jeweilig nur einkaufen konnten, gar nicht abgelassen haben. Für diese breite Masse kleiner Konsumenten hatte sich dem Bedürfnis entsprechend längst ein Stand von Zwischenhändlern herausgebildet, der für sie die Märkte aufsuchte, im grofsen einkaufte und in den Dörfern umherziehend in kleinen Mengen an die Spinner absetzte. Führte man die bestehenden Gesetze dem Buchstaben nach aus, so war es mit der Existenz, mindestens mit der Selbständigkeit der kleinen Spinner vorbei. Das neue Gesetz von 1547[1], dem diese Erwägungen zu Grunde lagen, spricht es nicht direkt aus, aber es ist anzunehmen, dafs die Regierung vor der Frage stand, ob sie diese Masse kleiner Spinner dem Prinzip zuliebe der wirtschaftlichen Abhängigkeit von den besitzenden, kapitalkräftigen Sarschemachern von Norwich preisgeben wolle, welche ihnen die Wolle zum Verspinnen zugeteilt und sie damit auf die Stufe hausindustrieller Arbeiter herabgedrückt hätten. Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Spinner aus. Für den betreffenden Bezirk wird den Zwischenhändlern gestattet, zugleich mit den Fabrikanten Wolle einzukaufen, sofern es auf offenem Markte und nur zum Wiederverkauf an die Spinner dieser Gegend geschehe. Sieben Jahre später erfolgte eine ähnliche Entscheidung für einen nordenglischen Industriebezirk. In den Haidedörfern des „West Riding" der Grafschaft York, um die Stadt Halifax herum, wohnten zahllose kleine selbständige Tuchmacher, welche die Wolle selbst kauften, von ihren Frauen und Kindern ver-

[1] 1 Edward VI Kap. 6.

spinnen liefsen und dann zu Tuch verarbeiteten. Auch sie können nicht direkt vom Wollzüchter beziehen, weil sie nie mehr Wolle nehmen, als sie für ein Stück Tuch gebrauchen: wenn sie dieses auf dem Tuchmarkt in Halifax verkauft haben, kaufen sie für den Erlös ihren Vorrat an Wolle von dem „wooldriver", der es selbst erst von dem Wollzüchter dorthin geschafft hat, und wandern damit wieder in ihre Dörfer zurück. Ein Gesetz von 1555[1] gestattete daher den wooldrivers des Kirchspiels Halifax, ihr Geschäft in gewohnter Weise fortzusetzen, wofern sie sich auf den Verkauf an jene kleinen Tuchmacher beschränkten. Dafs dieses Gesetz gleichzeitig mit der weavers act[2] erlassen wurde, ist wohl kein Zufall: in beiden Fällen, wie auch in Norfolk, handelte es sich um Erhaltung der kleinen selbständigen Existenzen.

Die grofsen Verleger nahmen aber in der Frage nach wie vor eine andere Stellung ein. Auch nach Elisabeths Tode, auch nach der Proklamation Jakobs I. dauerte der alte Kampf zwischen ihnen und den Wollhändlern fort: ja er wurde sogar noch verschärft, weil sich seit der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts die Verhältnisse des Wollhandels geändert hatten. Calais war der alte Stapelplatz für die englische Wollausfuhr nach Frankreich und den Niederlanden, und der Sitz der merchants of the staple. Als aber 1558 die Stadt an Frankreich verloren ging, war es auch mit der Glanzzeit jener Gesellschaft vorbei[3]. Allerdings hat Elisabeth ihnen ihre alten Privilegien 1561 wieder bestätigt, und auch die Stuarts scheinen das gethan zu haben — aber jedenfalls ohne die Wirkung zu erzielen, welche sich die Gesellschaft davon versprach[4]. Auch ehe die Wollausfuhrverbote des XVII. Jahrhunderts ihr die eigentliche Grundlage ihrer Existenz entzogen, hatte sie offenbar ihre privilegierte Stellung faktisch schon eingebüfst. Die Stapelkaufleute suchten nun bei Zeiten sich eine neue Stellung dadurch zu erobern, dafs sie sich auf den Wollhandel im I n l a n d e warfen und diesen in ihre Hände zu bringen suchten. Sie sind es, die nun in der Zeit bis zur Republik den Kampf gegen die gesetzlichen Vorrechte der clothier im Wollhandel am energischsten führen, nachdem ihr Einwand, dafs die Gesetze gegen die „woolbroggers" auf sie keine Anwendung fänden, abgewiesen war[5]. Als im Jahre 1622 eine Kommission von Beamten der Krone und Leuten aus den Kreisen der Kaufleute und Verleger zusammentrat[6], um auf Mittel zur Verbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage,

---

[1] 2—3 Philip and Mary Kap. 13.
[2] Vergl. oben.
[3] Cunningham a. a. O. S. 119, State Papers, Elizabeth, vol. 15 No. 50.
[4] State Papers Elizab. vol. 154, No. 33 und 34. 1561, 30. Mai.
[5] State Papers 1615. 24. December.
[6] State Papers James I, vol. 133 Nr. 27; 1622.

speciell im Tuchgeschäft, zu sinnen, stand auf der Tagesordnung auch die Frage, ob der Zwischenhandel mit Wolle für die Industrie nützlich oder schädlich sei? —[1]. Die Regierung veranstaltete damals auch Erhebungen über die Wollpreise, um zu erfahren, ob und in welchem Maſse die clothier Recht hätten mit ihrer Behauptung, daſs der Zwischenhandel die Wolle verteuere, und deshalb wie früher in Schranken gehalten werden müsse[2]. Wenn nun diese Untersuchungen auch nicht dazu führten, die alten Gesetze aufzuheben, so hat man aus den überlieferten Petitionen der Zeit doch den Eindruck, daſs die Regierung gegen Übertretungen von Seiten der Wollhändler nicht scharf vorgegangen ist[3]. Um die Mitte des XVII. Jahrhunderts scheint ihr Gewerbe besonders geblüht zu haben; es wird berichtet[4], Leute aus allen Klassen: Tuchmacher, Schneider, Wollpacker, Gastwirte, Handschuhmacher u. a. hätten sich auf den Wollhandel geworfen. Die Händler stützten sich bei ihrer Bekämpfung der alten Vorschriften vor allem darauf, daſs sie die Wolle sortierten und überhaupt erst soweit vorbereiteten, daſs die clothier mit der Verarbeitung beginnen könnten. Auch treffe der Vorwurf der künstlichen Verteuerung mehr die clothier als sie selbst, weil gerade unter jenen sich bedenkliche Ansätze zu einer Ringbildung zeigten[5]. Die clothier pflegten darauf zu erwidern, die letzterwähnte Erscheinung sei, wo sie überhaupt auftrete, nur die natürliche Reaktion gegen das ungesetzliche Vorgehen der Händler; die Sortierung der Wolle aber sei Sache der clothier selbst, welche allein beurteilen könnten, welche Mischung und Entmischung der Wollsorten für jeden Zweig der Fabrikation am besten sei. Ihr Verlangen ging immer wieder dahin, daſs die alten Reglements durchgeführt wurden; „we all desire", so heiſst es in einer Eingabe — „that all engrossers be put down and that none buy wool but those, that make it unto manufacture and buy no more than they use"[6]. Ihre Sache fand eine beachtenswerte Unterstützung in dem Bericht, welchen die Stadt London 1651 dem von Cromwell eingesetzten Handelsrat über diese Frage erstattete[7]. Eine Specialkommission hatte untersucht, ob nach Lage der Verhältnisse die merchants of the staple noch ein Recht auf Sonderstellung hätten. Das Ergebnis war: seit Erlaſs der Wollausfuhrverbote bestehe kein Bedürfnis mehr nach einer Körperschaft, die seiner Zeit um jener Ausfuhr willen gegründet sei; im übrigen richte die Gesellschaft nur Schaden an, seitdem sie den inländischen Wollhandel mono-

---

[1] Cunningham a. a. O. S. 119.
[2] State Papers Charles I vol. 155, Nr. 52 und 53. 1633, 2. Nov.
[3] Ebenda 1636, 25. April, vol. 515, Nr. 140.
[4] Ebenda, 1651, 11. Juni.
[5] State papers, Commonwealth, vol. 11 No. 62.
[6] Ebenda vol. 11 No. 66.
[7] Ebenda, vol. 15, No. 93. 1651.

polisiere, durch ihr Sortierungsverfahren das Garn verschlechtere und dadurch die Tuchmacher ohne deren Schuld in Ungelegenheiten wegen schlecht ausgefallener Stoffe bringe. In demselben Jahre gingen noch zahlreiche Petitionen von beiden Parteien beim Handelsrat ein. Trotzdem scheint die Regierung nicht haben eingreifen wollen und die alten Bestimmungen gegen den Wollhandel werden, ähnlich wie die Lohn- und Lehrlingsvorschriften, allmählich vergessen worden sein.

Die zahlreichen absoluten und bedingten Verbote der Wollausfuhr, welche in England seit Mitte des XIII. bis Mitte des XV. Jahrhunderts erlassen worden sind, waren finanzpolitischer Natur. Sie sollten entweder direkt der königlichen Kasse dienen, indem sie dem Könige, früher dem gröfsten Wollexporteur des Landes, das Monopol der Ausfuhr sicherten, oder indirekt denselben Zweck erreichen, indem sie als bedingte Verbote, das Monopol der Stapelkaufleute und damit die sehr hohen Zolleinkünfte zu sichern versprachen, welche die Krone von jenen bezog. Zuweilen wurden die Verbote auch nur erlassen, um dem Fiskus durch individuelle Befreiungen davon (Lizenzen) eine Einnahme zu verschaffen — oder um auf auswärtige Abnehmer einen politischen Druck auszuüben. Alle diese Mafsregeln der mittelalterlichen Periode sind also ihrem Zweck und Ursprung nach verschieden von den Ausfuhrverboten des merkantilistischen Zeitalters, welche darauf ausgingen, den Rohstoff der wichtigsten einheimischen Industrie im Lande zu behalten. Hundert Jahre, nachdem die Rücksicht auf die Industrie in der Regelung des inländischen Wollhandels eine Epoche herbeigeführt hatte, leitete dieselbe Idee auch in der Behandlung der Wollausfuhr eine neue Wendung ein. Seit der Mitte des XV. Jahrhunderts war die Ausfuhr ziemlich ungestört gewesen, nur das Vorkaufsrecht der Tuchmacher, die mit der Ausfuhr verbundenen Transportkosten und der Ausfuhrzoll sicherten der einheimischen Industrie eine billigere Versorgung als den ausländischen Abnehmern. Der nicht unbeträchtliche Wollzoll war vermutlich — neben der Rücksicht auf die Wollzüchter und Stapelkaufleute — ein wesentlicher Grund, weshalb der Staat sich noch nicht zu Ausfuhrverboten entschlofs[1]. Aber um die Mitte des XVI. Jahrhunderts verloren zwei von diesen Beweggründen an Kraft: die Tuchausfuhr, ebenfalls mit Zöllen belastet, begann die Wollausfuhr an wirtschafts- und zollpolitischer Bedeutung zu überflügeln — und die Bedeutung der Stapelkaufleute sank seit dem Verlust von Calais. Indessen hat auch Elisabeth, obwohl sie in hohem Mafse die Wollindustrie befördern liefs, doch noch nicht zu einem Wollausfuhrverbot gegriffen. Wohl aber kam es zu einer Mafsregel, die

[1] Nur die Ausfuhr von Kammwolle (aus Norfolk), welche jedoch nicht Stapelartikel war, wurde mit Rücksicht auf die Konkurrenz der niederländischen Sarschemacherei 1514 verboten. (6 Henry VIII Kap. 12.)

schon als der erste Schritt auf diesem Wege bezeichnet werden kann. Im Jahre 1565[1] verbot ein Gesetz die Ausfuhr von lebenden Schafen, Lämmern und Böcken; Übertreter sollten bestraft werden mit einem Jahr Gefängnis, Verlust der linken Hand und des gesamten Vermögens — und im Wiederholungsfalle mit dem Tode: — man darf wohl annehmen, dafs die Tuchmacher selbst schon lange, ehe ein Wollausfuhrverbot erlassen wurde, danach getrachtet haben. Schon unter Elisabeth bestand eine Agitation dafür, und der Regierung wurde der Entwurf zu einem Verbot der Ausfuhr von Wolle und Wollgarn 1593 unterbreitet[2]. Auch werden die merchants adventurers, später die energischsten Gegner der freien Ausfuhr, wahrscheinlich schon damals, als sie durch Elisabeths besondere Gunst und durch Vertreibung der Hansakaufleute an Macht und Einflufs sehr gewachsen waren, für ein Verbot eingetreten sein.

Mehr noch als der Wunsch, den Wollpreis niedrig zu halten, war beim Erlafs der späteren Verbote stets der Gedanke mafsgebend, die ausländische Tuchmacherei und Sarscheindustrie, also die Konkurrenz auf dem ausländischen und inländischen Markte, werde durch die Ausfuhr englischer Wolle dorthin nur noch genährt. Diese Gefahr trat zum erstenmale in gröfserem Mafse auf, als zur Zeit Jakobs I. in Holland, hauptsächlich mit Hilfe englischer und spanischer Wolle, eine bedeutende Industrie sich entfaltete. Daher erliefs Jakob I. im Jahre 1614 zwei Proklamationen[3], welche die Ausfuhr von Wolle, Wollgarn und Walkerde verboten. Die offizielle Begründung zur ersten der beiden Proklamationen verdient wiedergegeben zu werden. Die Vorsehung, so heifst es, welche die englische Nation auf eine Insel gesetzt hat, prädestinierte sie damit zu Handel und Schifffahrt und schenkte ihnen, als Voraussetzung jener beiden Erwerbszweige, Wolle und Fische. So ist also die Nation verpflichtet, sich diese ihre Schätze zu sichern. Wer sie aber den Fremden ausliefere, lasse sich durch seine niedrige Habgier verleiten, dem Volke und Staate zu schaden. Jakob I. hat noch einmal im Jahre 1622, und sein Nachfolger dann 1648, ähnliche Verbote erlassen. Ob es der mehr fiskalisch als national gesinnten Regierung Jakobs mit jener Begründung Ernst war, mag dahingestellt sein: wichtig ist sie aber als amtlicher Ausdruck einer damals sich ausbreitenden Anschauung, die später in unzähligen Streitschriften und Flugblättern die Diskussion beherrschte und schliefslich in dem Gesetze von 1660 und 1688 ihr Ziel erreichte. Es setzte sich nämlich während des XVII. Jahrhunderts in den Köpfen der meisten an der Tuchindustrie und dem Tuchhandel

---

[1] 8 Elizab. Kap. 3.
[2] State Papers Elizab. vol. 244, No. 104.
[3] Proclamation-Book, 26. Sept. und 9. Nov. 1614 (Record-Office).

beteiligten Leute in England der Glaube fest, dafs alle aufser-englische Wollindustrie, in Frankreich, Holland, Deutschland u. s. w., mit dem Bezug englischer Wolle stehe und falle. England — so argumentierten die Gegner der Wollausfuhr[1] — ist der Wollproduzent für alle Welt und beherrscht den Wollmarkt; nur weil wir so kurzsichtig sind, um der Vorteile einiger Wollhändler und Wollzüchter willen die Ausfuhr nicht zu verhindern, können die Staaten, welche schon ohnehin in politischem Einflufs, Seemacht und Handel mit England rivalisieren, uns auch auf dem Gebiete den Rang streitig machen, auf dem wir durch die Vorsehung zur Alleinherrschaft ausersehen zu sein scheinen. Sicherten wir durch ein streng durchgeführtes Ausfuhr-Verbot unserer heimischen Industrie die ausschliefsliche Verfügung über den gesamten Vorrat an englischer und irischer Wolle, so würde die Nation bei der dadurch verbilligten Produktion und gesteigerten Ausfuhr an Fabrikaten — sowie durch das sichere Monopol auf dem Weltmarkte unendlich viel mehr verdienen, als jetzt an Tuch- und Wollausfuhr zusammen verdient wird. Auch im Interesse der Armenversorgung, die täglich schwieriger wird, mufs man gegen die Wollausfuhr sein. Was nützt es den Armen, wenn vielleicht infolge der vermehrten Ausfuhr einige tausend Morgen Land mehr in Schäferei verwandelt werden? — Nichts! Im Gegenteil, es werden noch mehr Pächter und Tagelöhner von ihrer Scholle vertrieben. Aber jeder neue Betrieb in der Tuchmacherei bedeutet mehr Brot für die Armen und mehr Unterthanen für den Staat. Wo in Frankreich und in anderen Staaten jetzt eine mit uns konkurrierende Wollindustrie blüht, ist sie nur dadurch entstanden, dafs englische Schafe dort vor Zeiten eingebürgert sind, und die daraus gewonnene Wolle noch mit importierter englischer Wolle vermischt wird. Speciell unsere lange Kammwolle ist ihnen dazu unentbehrlich, wir brauchen ihre Ausfuhr nur zu verhindern, um drüben alle Webstühle zum Stillstehen zu bringen.

Die Gegner der Ausfuhrverbote pflegten zu erwidern[2], es bedeute, gegen den Strom schwimmen, wenn man sich einbilde, die längst befestigte holländische und französische Wollindustrie durch ein Ausfuhrverbot noch lahmlegen zu können. Die Fremden würden mit Leichtigkeit für den Verlust der englischen Wolle einen Ersatz finden, hätten das z. T. auch schon lange gethan: so mit grofsem Erfolge z. B. die südfranzösische Tuchmacherei, welche ein blühendes Geschäft nach der Levante mache — nur mit eigener und spanischer Wolle ausgerüstet! Wo der Absatz der englischen Tuchindustrie im Auslande nicht mehr gehen will,

---

[1] Vergl. die Pamphlets in den Sammlungen „Tracts on wool“ British Museum 712 g 16 — und „On exportation of wool“ Brit. Mus. 1029 d. 4. Ferner die Flugschriften der Sammlung 816 m. 14 ebendaselbst.

[2] a. a. O., vergl. auch John Smith, Memoirs of wool. London 1776.

liegt das nicht so sehr an der fremden Konkurrenz an sich, sondern daran, dafs die englischen clothier ihr Gewerbe, und die englischen Exporteure ihr Geschäft nicht ordentlich verstehen. Jene haben nicht genug gelernt, und diese wollen niemals mit Verlust verkaufen, was die findigeren Holländer mit Erfolg gethan haben, um erst mal Bresche in den Markt zu schlagen. Auch sind sie uns in der Appretur und Färberei überlegen. Die englischen Reglements sind zu unübersichtlich und die Kontrolle ganz ungenügend, sodafs eine Menge schlechter Stoffe den Markt verderben. Dafs die Wollpreise zeitweise hoch sind, ist nicht Folge der ungesetzlichen Wollausfuhr, sondern Schuld der Wollhändler, welche das Geschäft monopolisieren. Was aber die Armenlast betrifft, so weifs jeder, dafs die Masse der Armen nur deshalb so wächst, weil die clothier sie förmlich heranzüchten, durch Hungerlöhne eine Zeit lang halten und dann, wenn sie arbeitsunfähig und alt werden, nicht mehr beschäftigen, sondern den Gemeinden überlassen. Nicht ein Verbot der Wollausfuhr, sondern der Einfuhr ausländischer Wollstoffe sei das, was der Industrie helfen könne.

Das wären ungefähr die Hauptgedanken der vielen schriftstellernden Geschäftsleute, Advokaten und Litteraten, welche damals eine Art „öffentlicher Meinung“ in dieser Frage schufen. Wer ihre Schriften durchliest, behält vor allem den Eindruck, dafs die Frage der Wollausfuhr in den Augen der Verfasser und der Zeitgenossen eine politische Frage ersten Ranges, eine nationale Lebensfrage war. In der Leidenschaftlichkeit, mit der hier gekämpft wurde, erinnert die Bewegung an die Agitation für und wider die Kornzölle im XIX. Jahrhundert. Für die freie Ausfuhr stritten natürlich in erster Linie die Grofsgrundbesitzer als Wollzüchter. Auf der Gegenpartei hatten im XVII. Jahrhundert die sehr einflufsreichen merchants adventurers[1] die Führung. — Wenn trotz der Proklamationen von 1614, 1622 und 1648 gerade besonders in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts überhaupt noch ein solcher Streit um die Frage der Ausfuhr entstehen konnte, so liegt darin ja der Beweis, dafs jene Verbote so gut wie gar nicht befolgt und zu ihrer Durchführung wahrscheinlich keine ernstlichen Versuche gemacht waren. Solcher Lauheit ein Ende zu machen, war eben das Ziel der Agitation, und es wurde erreicht, als Karl II. unmittelbar nach seiner Thronbesteigung, 1660, das erste ernsthaft gemeinte und in Form einer Parlamentsakte auftretende Wollausfuhrverbot erliefs[2]. Das Gesetz verbot die Ausfuhr von Wolle, Wollgarn, lebenden Schafen u. s. w., Fliefsen, Abfallwolle, Sterblingswolle, Walkerde und andern Walkmaterialien. Übertretungen sollten bestraft werden mit

[1] Vergl. z. B. ihre Eingabe an den Staatsrat im Jahre 1639. (State Papers.)
[2] 12 Charles II Kap. 32.

Konfiskation der Ware und mit Geldstrafen, bei mitschuldigen Schiffskapitänen mit Verlust der ganzen Ladung und des Vermögens und mit dreimonatlicher Haft. Schiffe von Ausländern verfallen dem Staate. Das Gesetz fordert jedermann auf, sich an der Kontrolle der Ausführung zu beteiligen und verspricht den Angebern die Hälfte der abgefafsten Waren als Belohnung. Zwei Jahre später wurde das Vergehen der Wollausfuhr für „Felonie“ erklärt und dementsprechend Todesstrafe oder Deportation darauf gesetzt. Natürlich war die Durchführung des Gesetzes in die Hände der Zollverwaltung, in letzter Linie der Hafen- und Küstenwachen gelegt. Diese Organe erwiesen sich aber in einem anscheinend ungewöhnlich hohen Grade als untauglich für ihre Aufgabe. Dafs die Beamten und Unterbeamten mit den Übertretern des Gesetzes gemeinsame Sache machten, war offenbar mehr Regel als Ausnahme. Vor allem aber zeigte es sich, als man nun anfing, der Wollausfuhr ernstlich zu Leibe zu gehen, wie ungeheuer schwierig dies gerade in einem Lande wie England war. Solange Landstrafsen und Binnenschiffahrt noch sehr in den Anfängen waren, mufste in diesem mit tiefen Einschnitten und zahlreichen guten Häfen versehenen Lande die Küstenschiffahrt der gewiesene Transportweg auch für solche Ladungen sein, welche nicht nur unmittelbar von einem Hafen zum anderen, sondern auch für die Weiterbeförderung ins Binnenland bestimmt waren. Dazu lagen auch noch die Grafschaften, welche hauptsächlich Wolle erzeugten, zum grofsen Teil direkt an der Küste, z. B. Hereford, Lincoln, Gloucester, Somerset, Dorset, Southampton, York, Norfolk, Cambridge, Suffolk und Kent[1]. Gerade die zuletzt genannte Grafschaft, speciell der Küstenstrich Rumney-Marsh, war berüchtigt als Hauptstapelplatz für die heimliche Wollausfuhr nach dem nahen Frankreich hinüber. Ohne jeden Zwischentransport konnte hier, wie vielerwärts, die Wolle unmittelbar von der Schäferei in die Schiffe verladen werden. War es den Versendern aber erst gelungen, die Beamten, soweit diese überhaupt die Ausfuhr ernstlich zu hindern suchten, in den Glauben zu versetzen, die Wolle sei für einen englischen Hafen bestimmt, so hinderte sie niemand mehr, den Weg nach Frankreich oder Holland einzuschlagen; auf offener See gab es keine Kontrolle. Der Lord-Lieutenant von Kent berichtete im Jahre 1670 an die Regierung, nach Ansicht der Gerichte und der Interessenten sei der Wollausfuhr mit Gewalt überhaupt nicht beizukommen, dazu seien die Leute viel zu erfinderisch in der Entdeckung neuer Täuschungsmittel und Schleichwege. Was helfen könne, sei allein ein raffiniertes Spionage- und Spitzelsystem. In 6 Monaten seien aus seiner Gegend 186 Sack fertig gekämmter Wolle ins Ausland gegangen.

---

[1] Die wichtigsten Ausfuhrplätze für Wolle waren London, Boston, Ipswich, Hull, Yarmouth, Newcastle, Southampton.

In der letzten Zeit habe man 43 Kaufleute allein in Kent bei der Ausfuhr ertappt[1]. Ein grofser Übelstand war auch, dafs man aus demselben Grunde wie in England, auch die Ausfuhr irischer Wolle, welche gleichfalls verboten war, nicht kontrollieren konnte, weil eben die Schiffe, welche irische Häfen mit Wolle verliefsen, England als Reiseziel angaben; die Einfuhr irischer Wolle nach England wollte man aber nicht verhindern. Die Folge war, dafs zahlreiche französische Agenten in Irland selbst die Wollausfuhr nach Frankreich leiteten[2].

Unter den Fabrikanten und Tuchexporteuren erhob sich nun eine starke Agitation für Verschärfung der Kontrolle und die Regierung erhielt eine Menge Eingaben, welche das Unzulängliche des Gesetzes von 1660 darlegen sollten[3]. Unter den Stuarts geschah aber doch nichts mehr; dagegen war es eine der ersten Regierungshandlungen Wilhelms III. im Jahre 1688, durch ein neues Gesetz[4] jene Wünsche zu befriedigen. Weil sich die Zollbeamten allein als unzuverlässige Kontrolle erwiesen hatten, wurden 85 angesehene Personen aus den höheren Ständen zu commissioners ernannt, welche selbst und durch ihre Organe die Kontrolle der Zollbeamten überwachen, ihnen beizustehen und mit allen Mitteln Übertretungen des Verbotes zu verhüten, zu entdecken und anzuzeigen hatten. Ferner wurde für eine näher begrenzte Zone an der ganzen Küste entlang eine besonders scharfe Kontrolle aller Transporte vom Lande zur Küste eingeführt, so dafs die Beamten in den Stand gesetzt wurden, die Bewegung jedes verdächtigen Ballens in jedem Augenblicke zu verfolgen. Ein kompliziertes System von Anzeigepflichten, Registerführung, Certifikatenwesen u. s. w. sollte jene Kontrolle ermöglichen. Schliefslich wurde bestimmt, dafs irische Wolle nur unter bestimmten Bedingungen und in bestimmten Häfen Englands gelandet werden dürfe.

Auf dieser Grundlage bewegte sich in den nun folgenden hundert Jahren die Gesetzgebung weiter. Es handelte sich dabei aber nicht mehr um neue Grundsätze, sondern nur um eine immer gröfsere Verschärfung des Kontrollverfahrens. Immer komplizierter wird das System, immer länger werden die Gesetze[5]. Später tritt besonders die Sorge wegen der irischen Ausfuhr in den Vordergrund. Ein Gesetz[6] des Jahres 1788 hob alle bisherigen Bestimmungen auf durch ein unendlich weit-

---

[1] State Papers 1670, Januar, passim.

[2] Treasury-Papers (Record-Office), 1720, 7. Mai; 1706, 3. Mai.

[3] State Papers 1664 23. März; 1668 24. Sept. 1669 28. Oktober und öfter. Vergl. auch die oben genannten Sammlungen von Flugschriften im Brit. Museum.

[4] 1 William and Mary Kap. 32.

[5] Folgende Gesetze kommen in Betracht: 7—8 William III Kap. 28 (1696), 9—10 Will. III. Kap. 40 (1698), 3 George I Kap. 21 (1716), 12 George II Kap. 21 (1739), 21 George III Kap. 37 (1781).

[6] 28 George III 38.

läufiges Verfahren, um das Ausfuhrverbot in Einklang zu bringen mit dem notwendigen Bedürfnis der Küstenschiffahrt und des inländischen Wollhandels nach Bewegungsfreiheit. Grofse Aufgebote an Kriegsschiffen auf hoher See und Kavalleriekommandos an der Küste entlang sollten die Zollbeamten und commissioners bei der Kontrolle unterstützen.

Alle diese Ausfuhrverbote erstreckten sich, wie schon bemerkt, auch auf fertiges Garn. Um aber den englischen Fabrikanten dessen Bezug noch mehr zu erleichtern und gleichzeitig die Ausfuhr roher Wolle aus Irland nach Frankreich wirksamer zu verhindern, wurde 1739 der Einfuhrzoll auf irisches Wollgarn aufgehoben[1].

[1] 12 George III Kap. 21.

Siebentes Kapitel.

Schutz und Pflege der Industrie.

Indem wir untersuchten, auf welche Weise der Staat es der Wollindustrie ermöglichte, ihren Rohstoff billig zu beziehen und ihn der ausländischen Konkurrenz vorzuenthalten, haben wir uns schon dem Gebiete genähert, welches man als Industrieschutz oder Industriepflege von der mehr gewerbepolitischen und gewerbepolizeilichen Staatsthätigkeit unterscheiden kann, die in den ersten Kapiteln geschildert war. Die unmittelbare Pflege einzelner Zweige der Industrie äufserte sich im Zeitalter des Merkantilismus am augenfälligsten da, wo die Regierungen selbst Unternehmungen gründeten oder deren Gründung durch Zuschüsse, Prämien, Privilegien, welche sie einzelnen Unternehmen erteilten, begünstigten und anregten. So entstanden in Frankreich und in deutschen Staaten jene z. T. berühmt gewordenen und noch heute bestehenden „Königlichen Manufakturen", — Musterbetriebe, in denen neue technische Erfindungen und Arbeitsmethoden, ausgesuchte Arbeitskräfte, splendide Ausstattung mit allen erforderlichen Produktionsmitteln, hervorragende Leitung und verfeinerter Geschmack zusammenwirkten, um Erzeugnisse zu schaffen, welche die übrige Industrie zur Nacheiferung anspornen, sie auf ein höheres Niveau erheben sollten. Die Wollindustrie Englands hat nie eine Förderung dieser Art vom Staate erfahren. Königliche Tuchmanufakturen gab es in England nicht; auch mittelbar hat die Regierung niemals bei der Gründung von Unternehmungen mitgewirkt. Man kann wohl sagen: sie hatte das auch nicht nötig. Früher und leichter als in den anderen Staaten fanden sich in England die Faktoren der Produktion zusammen. Auf der einen Seite ein billiger und guter Rohstoff in dem wichtigsten Produkt des Landes und eine zahlreiche, aber verarmte und arbeitslos gewordene Landbevölkerung, auf der anderen Seite ein hohes Mafs von Unternehmungslust und Kapitalbesitz, die beide ganz von selbst auf Bethätigung, Verwertung hindrängten.

Aber man würde sich irren, wenn man glaubte, die englischen Herrscher hätten sich nur darauf beschränkt, die ohne ihr Zuthun gewordenen gewerblichen Verhältnisse rechtlich zu regeln. Sie haben vielmehr in mehr als einer Beziehung unmittelbar auf das intensive und extensive Wachstum der Industrie einzuwirken versucht, und z. T. mit offenbarem Erfolge. Zunächst kommt hierfür der Teil ihrer Thätigkeit in Betracht, welche darauf hinzielte, der Nation den ganzen, vollen Herstellungsprozeſs der Tuchmacherei zu sichern, d. h. sie von dem Veredelungsverkehr mit dem Auslande zu emancipieren und die Appretur und Färberei aller, auch der feineren Tuche, im eigenen Lande vollenden zu lassen. Natürlich konnte es den englischen Tuchmachern nicht schwer fallen, schon sehr früh, in den Anfängen des zünftigen Handwerks, für den Gebrauch der mittleren und unteren Volksklassen (soweit diese überhaupt schon wollenes Tuch trugen) gewöhnliche Stoffe auch in gefärbtem und gewalktem Zustande zu liefern. Aber die wohlhabenderen Leute, welche auf hübsches Aussehen des Tuches, auf Weichheit, Glanz und satte, haltbare Farben sahen, kauften im Mittelalter fast nur ausländisches (flandrisches) Tuch. In Flandern stand damals die Tuchmacherei schon in höchster Blüte. Brügge nahm in dieser Hinsicht im XIII., Gent und Ypern im XIV. Jahrhundert die erste Stellung ein[1]. Diese flandrische Industrie arbeitete fast ausschlieſslich mit englischer Wolle. Als auch in England beim Ausgang des Mittelalters, besonders seit Eduard III. die Tuchmacherei Fortschritte machte und über den eigenen Bedarf zu produzieren anfing, bildete sich zwischen beiden Ländern ein neues Verhältnis neben dem noch weiter bestehenden alten: England exportierte (zunächst noch ganz auf Rechnung fremder Kaufleute) rohes, weiſses Tuch nach den Niederlanden und dort wurde es erst durch die noch unerreichten flandrischen und brabanter Färber und Appreteure fertiggestellt. Dieser Veredelungsverkehr hat über 300 Jahre lang bestanden und wohl erst in der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts aufgehört; neben der flandrischen und brabanter Industrie trat später noch die holländische und hamburgische. Aber während dieser 300 Jahre hat nun eben der englische Staat daran gearbeitet, die Industrie ganz auf eigene Füſse zu stellen, ihr den ganzen Verdienst an der Fabrikation zu sichern.

Schon Eduard III. scheint 1376, also erst etwa 50 Jahre nach Beginn einer englischen Tuchausfuhr, jenes Ziel vor Augen gehabt zu haben, als er zeitweise die Ausfuhr ungewalkter Tuche verbot[2]. Aber es sprachen damals wohl noch mehr fiskalische, zolltechnische Motive mit. Sehr viel entschiedener tritt der wirtschaftspolitische Standpunkt hundert Jahre später zu Tage.

---

[1] Vergl. Schanz a. a. O. Bd. I S. 32.
[2] 50—51 Edw. III Kap. 7.

Edward IV. verbot 1467[1] die Ausfuhr von Wollgarn und ungewalktem Wollenzeug, weil dadurch nicht allein des Königs Zolleinkünfte geschmälert, sondern auch „die armen Weber und Tuchscherer“ um ihren Verdienst gebracht würden. Diese Nebeneinanderstellung beider Motive beweist zum mindesten, daſs in den Kreisen der Gewerbetreibenden ein Bedürfnis und ein Wunsch nach jener Maſsregel lebte, stark genug, um die Rücksicht des Gesetzgebers zu beanspruchen. Die Hauptvertreter dieser Interessen waren zwei groſse Zünfte in London, die „clothworkers-company“ und „company of dyers“, also Appreturarbeiter und Färber. Am Haupttuchmarkte und Hauptausfuhrplatze Englands ansässig, hatten sie das gröſste Interesse daran, die Ausfuhr halbfertiger Tuche verhindert zu sehen[2]. Zu ihrer Bekämpfung verbündeten sich zwei einander sonst feindliche Gruppen: die deutschen Hanse-Kaufleute in London und die merchants adventurers. In ihren Händen lag während des XV. und XVI. Jahrhunderts die groſse Masse aller englischen Tuchausfuhr nach den Mündungen von Schelde, Rhein, Ems, Weser und Elbe. Sie erklärten, auf diesen Absatzmärkten werde englisches Tuch nur im rohweiſsen Zustande gekauft; gefärbtes und appretiertes Tuch könnten sie dort nicht los werden, weil den Fremden die englische Appretur und Färberei nicht gut genug sei. Die energischen Tudors glaubten aber dessenungeachtet die Wünsche der anderen Partei durchsetzen zu können. Heinrich VII. erlieſs 1487 ein Gesetz[3], welches die Ausfuhr aller ungewalkten, ungerauhten und ungeschorenen Tuche verbot und nur gewisse billige Sorten, unter einer bestimmten Preisgrenze, im rohweiſsen Zustande hinausgehen lieſs. Sein Nachfolger Heinrich VIII. erneuerte das Verbot noch dreimal, 1511, 1513 und 1535[4], jedesmal nur mit einer Verschiebung der Preisgrenze, weil die gestiegenen Wollpreise und Löhne es erforderten.

In demselben Jahre, wo Elisabeth die Ausfuhr lebender Schafe verbot, um die Verpflanzung der englischen Wollzucht auf den Kontinent zu verhindern, erlieſs sie auch ein Gesetz, welches die Interessen der Kaufmannsgesellschaften und der Appreturindustrie miteinander versöhnen sollte[5]. Da die Tuchscherer und Färber von London in erster Linie angewiesen waren auf die Tuche der benachbarten Grafschaften Kent und Suffolk, so wurde bestimmt, daſs deren Stoffe überhaupt nicht mehr halbfertig ausgeführt werden dürften. Im übrigen aber wurden die Exporteure nur verpflichtet, auf je neun Stück roh-

[1] 5 Edward IV Kap. 3.
[2] Schanz a. a. O. I S. 183 ff., 206 ff., 452 ff.
[3] 3 Henry VII Kap. 11.
[4] 3 Henry VIII Kap. 7; 5 Henry VIII Kap. 3; 27 Henry VIII Kap. 13.
[5] 8 Elizab. Kap. 6.

weifser Tuche mindestens ein Stück in fertigem Zustande mitzunehmen. Auf Übertretungen stand die hohe Strafe von 10 £, welche gegebenenfalls zur Hälfte der clothworker company zufallen sollte. Das Gesetz Elisabeths bedeutete einen Rückzug gegenüber der energischeren Politik ihrer Vorgänger; vielleicht weil ihr die Interessen von Handel und Schiffahrt, die Vorbedingung einer Seemacht, wie England sie damals brauchte, doch noch mehr am Herzen lagen, als die Wünsche der Färber und Tuchscherer. Und soweit diese für den Export arbeiteten, bildeten sie doch nur eine kleine Zahl, verglichen mit der breiten Masse armer Weber und Spinner vieler Grafschaften, deren ganze Existenz davon abhing, ob die merchants adventurers drüben in den Niederlanden und in Deutschland verkaufen konnten oder nicht. Wenn die Regierung wollte, hatte sie in den „Lizenzen" ein bequemes und noch dazu einträgliches Mittel, die Kaufleute auch mit dem letzten Gesetz auszusöhnen: den merchants adventurers wurde, wohl um sie vor den Hansen zu bevorzugen, von Anfang an erlaubt, bis zu einem gewissen Grade über die im Gesetz vorgeschriebene Grenze hinaus halbfertige Tuche zu exportieren[1].

Die Jahrzehnte nach Erlafs des Gesetzes waren erfüllt von dem Streit der beiden Interessentengruppen. Abwechselnd wurde die Regierung von den Tuchscherern und Färbern um Verschärfung, von den Kaufleuten um Aufhebung der Beschränkung angegangen[2]. So machten die merchants adventurers u. a. in einer grofsen Eingabe an Lord Burleigh 1593 geltend, die Erfahrungen von 47 Jahren hätten sie hinreichend darüber belehrt, dafs es ein Unding sei, englische Tuche im fertigen Zustande auf den ausländischen Markt zu bringen; die englischen Arbeiter seien dafür noch nicht geschult genug. Solche Stoffe könne man dann immer nur unter dem Kostenpreise losschlagen[3]. Im Jahre 1606, unter Jakob I, beantragten die clothworker[4], man möge doch den merchants adventurers gestatten, alle halbfertigen Tuche, und nur solche, zu exportieren, dagegen aber allen anderen Kaufleuten, trotz des Privilegs jener Gesellschaft, es freistellen, fertige Stoffe auszuführen. In den nächsten Jahren hat die Regierung lebhafte Verhandlungen darüber geführt, ob und wie weit man den Antragstellern entgegenkommen solle[5]. Aus dieser Lage der Dinge heraus erwuchs ein Unternehmen,

[1] Eine Liste der von 1558—1584 erteilten Lizenzen findet sich in den State Papers, Elizab. vol. 175 No. 19.

[2] State Papers 1565—1603 passim.

[3] State Papers Elizab. vol. 244 No. 50, 1593, 27. Febr.; Elizab. Addenda vol. 11, 92.

[4] State Papers James I, vol. 27 No. 68.

[5] State Papers James I vol. 71 No. 105, vol. 72 No. 68 und 69 und öfter.

das zwar nur von kurzer Dauer war, aber noch lange von sich reden gemacht hat. Ein unternehmungslustiger Stadtrat von London, der Alderman William Cockayne benützte die den Londoner Zünften günstige Stimmung bei Hofe, um, associiert mit einem Hofbeamten, vom Könige ein „patent for the sole dying and dressing of all cloth" zu erkaufen[1]. James I. erliefs am 20. Juli 1614 eine Proklamation, des Inhalts, dafs künftig jedermann broad cloth gefärbt und appretiert überall hin, auch in die den merchants adventurers vorbehaltenen Absatzgebiete, ausführen dürfe — unter der Bedingung, dafs er seinen Namen und den Umfang seines Handelskapitals von den beiden genannten Gründern in eine Liste eintragen lasse, welche nach acht Wochen zu schliefsen sei. Später soll die Ausfuhr allen nicht eingetragenen Personen verboten sein. Das ganze Unternehmen lief hinaus auf die Gründung einer Konkurrenzcompagnie gegen die merchants adventurers, unter dem Namen „New Company of Merchants Adventurers" und unter der Leitung Cockaynes. Wahrscheinlich ist es, dafs dieser eine gerade in London sehr volkstümliche Idee und die noch mehr verbreitete Abneigung gegen das eigenmächtige Gebaren der alten Gesellschaft benutzte, um seine privaten Geschäftszwecke zu verfolgen. Er hatte der Regierung gegenüber sein Projekt damit gerechtfertigt, dafs die Holländer und Deutschen das englische Tuch doch auf alle Fälle, ob ganz — oder halbfertig, nehmen müfsten. Aber Hollands Antwort[2] war ein Gesetz, welches die in England gefärbten und appretierten Tuche zu tragen verbot. Da nun die merchants adventurers sich erboten, auch ihrerseits den Versuch mit der Ausfuhr fertiger Stoffe wieder aufzunehmen[3], und andererseits auch die Londoner Zünfte mit der neuen Gesellschaft nicht zufrieden waren[4], so wurde 1617 Cockaynes Patent wieder aufgehoben und den merchants adventurers alle ihre alten Rechte bestätigt. Diese erhielten unter Karl I. 1627 sogar die Befugnis, ungeachtet des Gesetzes von 1565 (welches nicht aufgehoben wurde) nach Belieben, ohne jede Einschränkung, rohweifses Tuch zu exportieren. Alle Prozefse der clothworker gegen sie, wegen Übertretung jenes Gesetzes, sollten bis auf weiteres niedergeschlagen werden.

Damit hatte die von Heinrich VII. inaugurierte Politik, die Interessen einer noch schwachen Industrie gegen die stärkeren Interessen des Handels zu schützen, ihr Ende erreicht; die Unruhen der nächsten Jahrzehnte liefsen keine neuen Versuche mehr aufkommen. Anscheinend ist das erstrebte Ziel erst dadurch erreicht

---

[1] Bischoff, History of the woollen and worsted manufacture. London 1842 Bd. I Kap I.

[2] State Papers James I vol. 87 No. 76 und 1616 Sept. 11.

[3] State Papers a. a. O. vol. 80 No. 110.

[4] Ebenda vol. 80 No. 108.

worden, dafs 1668 ein gewisser Brewer mit 50 wallonischen Färbern und Tuchscherern die Herstellung feiner Tuchqualitäten in England selbst begründete[1]. Im Jahre 1669 erhielt auch ein Tuchmacher George Herriot, der achtzehn Jahre lang in Holland die Appretur gelernt und betrieben hatte, ein Patent[2] auf eine in Holland übliche Methode der kalten Pressung mit dem Recht, sie vierzehn Jahre lang in England ausschliefslich auszuüben. Die von Elisabeth 1565 angeordnete Beschränkung in der Ausfuhr halbfertiger Tuche wurde unter Anna 1707 aufgehoben[3], an deren Stelle aber ein Ausfuhrzoll auf jene Stoffe gelegt, während die fertigen Tuche zollfrei ausgehen durften.

Nicht besonders wichtig und zahlreich, aber doch erwähnenswert sind die Versuche, welche auch England, wie andere Staaten, gemacht hat, um durch Einwirkung auf den Konsum der Erzeugnisse die Wollindustrie zu befördern, und zwar nicht allein durch Schutzzölle und Einfuhrverbote, sondern auch direkte Ge- und Verbote des Gebrauchs bestimmter Waren zu bestimmten Zwecken. Auch hierfür hatte die mittelalterliche Tradition eine feste Form, ein Vorbild, schon überliefert in den alten Luxusgesetzen, in denen sich in der späteren Zeit wohl schon wirtschaftliche mit den ursprünglich rein ethisch-politischen Motiven verquickten. Das scheint z. B. der Fall gewesen zu sein, als Maria die Katholische 1555, also in einer Zeit, wo die Förderung der Wollindustrie schon längst eine Staatsaufgabe geworden war, durch Gesetz das Tragen seidener Gewänder nur denen gestattete, welche mindestens 20 £ jährliches Einkommen hatten. Einen ausgesprochen wirtschaftlichen Zweck verfolgten aber die Gesetze, welche im XVI. Jahrhundert zu Gunsten der Mützenmacherei — eines sehr verbreiteten und starkbesetzten Zweiges der Wollindustrie — erlassen wurden. Unter Heinrich VIII. machte sich den englischen Mützenmachern die ausländische Konkurrenz sehr fühlbar; es wurde immer mehr Mode, importierte Filzhüte zu tragen, und die englischen gestrickten Wollmützen kamen ab. Daher verbot ein Gesetz[4] von 1511 den unteren und mittleren Volksklassen, ausländische Hüte und Mützen zu tragen. Die Königin Elisabeth ging noch energischer vor. In dem für die Wollindustrie überhaupt bedeutungsvollen Jahre 1565[5] erliefs sie auch ein Gesetz[6], welches die Hutmacherei auch im Inlande zu Gunsten der Mützenindustrie beschränken sollte. Nur wer sieben Jahre als Hutmacher gelernt hatte, sollte aus-

---

[1] Bischoff a. a. O.
[2] State Papers 1669 23. Juli.
[3] 6 Anna Kap. 9.
[4] 3 Henry VIII Kap. 15.
[5] Siehe oben.
[6] 8 Elizab. Kap. 11.

ländisches Material zu Hüten verarbeiten dürfen; imitierte Mützen aus Filz waren verboten, nur gestrickte wollene durften getragen werden. Vor allem wurde nichtadeligen Personen bei 10 shilling Strafe verboten, Kopfbedeckungen aus Sammt zu tragen. und den Mützenmachern, welche solche Übertretungen anzeigten, die Hälfte der Strafe zugesagt. Sechs Jahre später folgte dann das bekannte „Mützengesetz“ von 1571, welches allen männlichen Personen vom sechsten Lebensjahre ab vorschrieb, mindestens jeden Sonntag eine in England gestrickte und gewalkte wollene Mütze zu tragen. — Im Jahre 1616 hatte Jakob I. die Absicht, eine Proklamation „for wearing english cloth“ zu erlassen, um dem starken Eindringen ausländischer Stoffe entgegenzutreten. Er liefs aber den Plan fallen, als sich dagegen aus Handelskreisen lebhafter Widerspruch erhob[1].

Zu dieser Gruppe staatlicher Mafsregeln gehört auch das als „Leichentuchgesetz“ oft genannte Gesetz „for burying in woollen only“ vom Jahre 1666[2]. Um die Wollindustrie zu fördern und die Ausfuhr von Edelmetall im Austausch gegen französisches Leinen zu verhindern, wird bei 5 £ (!) Strafe verboten, für Leichentücher und die übrige Ausstattung der Särge andere als wollene Stoffe zu nehmen. Es giebt kein Gesetz, das die nüchterne Konsequenz, mit der die Engländer ihre „nationalste“ Industrie auf alle Weise vorwärts brachten, drastischer zum Ausdrucke bringt als dieses. Dafs man es auch mit der Durchführung ernst nahm, beweist der Umstand, dafs die Akte nach elf Jahren in schärferer Fassung und mit ausführlichen Kontroll- und Ausführungsbestimmungen wiederholt wurde[3]. Den Pfarrern, welche bei den Begräbnissen amtierten, wurde auferlegt, von den Hinterbliebenen des Verstorbenen binnen acht Tagen nach der Beerdigung eine amtliche Bescheinigung darüber zu verlangen, dafs sie nur Stoffe aus reiner Schafwolle gebraucht hätten; säumige Pfarrer wurden mit 5 £ Strafe bedroht!

Obwohl schon Elisabeth zu Gunsten einer anderen Industrie, nämlich der Herstellung von Metall- und Kurzwaren — im Jahre 1562 ein Einfuhrverbot solcher Artikel erliefs, hat doch die Wollindustrie einen solchen Schutz erst über 100 Jahre später erfahren. Selbst einen Schutzzoll auf ausländische Wollwaren, obgleich solche importiert wurden, suchen wir vergebens. Die Zölle des revidierten Tarifs von 1660 sind noch nicht als Schutzzölle zu bezeichnen. Und die Antwort auf Colberts scharfe Mafsregeln gegen die englischen Stoffe im Jahre 1667 gab England auch erst 1689 — dann allerdings auch gleich durch ein Einfuhrverbot gegen alle französischen Waren. Seitdem hat die Handelssperre zwischen beiden Staaten bekanntlich bis spät ins XVIII. Jahrhundert hinein gedauert.

---

[1] State Papers James I vol. 89 No. 54.
[2] 18 Charles II Kap. 4.
[3] 31 Charles II Kap. 2.

Alles was der englische Staat von 1300 bis 1800 für die Wollindustrie gethan hat, wird, am Erfolge gemessen, wahrscheinlich übertroffen durch den Einfluſs, welchen die Einwanderung niederländischer Weber auf die Verbreitung und Veredelung der Industrie ausgeübt hat. Auch hier aber verhielt sich der Staat nicht passiv: vielmehr würde ohne die staatliche Initiative die Einwanderung z. T. nicht erfolgt sein und jedenfalls, im ganzen genommen, nicht eine so starke Wirkung haben ausüben können, weil nur der Staat es war, der es den Kolonisten ermöglichte, trotz des zähen Widerstandes der einheimischen Industrie Wurzel zu fassen.

Es handelt sich für uns hauptsächlich um die groſse Ansiedelung fremder Tuchmacher unter Elisabeth. Der Einwandererstrom in dieser Periode hat sich aber nicht selbst erst sein Bett gegraben, sondern folgte der Linie, welche schon frühere Züge genommen hatten. Wenn wir absehen von einer ziemlich bedeutungslosen Ansiedelung niederländischer Weber in Wales durch die Gemahlin Wilhelms I., so fand die erste wichtige flämische Einwanderung statt unter Eduard III. — d. h. in einer Zeit, wo England „den Zenith seiner mittelalterlichen Blüte" schon erreicht hatte[1], das zünftige Handwerk, auch in der Tuchmacherei, schon ziemlich selbständig dastand, und städtisch-gewerbliche Kultur bereits in gröſserem Umfange vorhanden war. Eduard III. war in seiner ganzen Politik sehr von wirtschaftlichen Rücksichten geleitet. Er hatte auch nahe Beziehungen zu den Niederlanden, da seine Frau, eine Tochter des Grafen von Hennegau, von dorther stammte. In der berühmten flandrischen Tuchmacherei gärte es damals: die städtischen Tuchmacher von Brügge, Gent und Ypern drückten auf die eben entstehende ländliche Industrie, und aus den Städten selbst muſsten viele Tuchmacher entweichen, um den Verfolgungen des Grafen von Flandern zu entgehen. Die schon damals mehr als zweihundert Jahre alten Handelsbeziehungen zu England und die Nähe dieses Landes legten es den Verfolgten nahe, dort eine neue Heimat zu suchen. Im Jahre 1331 gewährte Eduard III. dem ersten Einwanderer, einem gewissen John Kempe, der mit Webern, Walkern und Färbern herüberkam, einen Schutzbrief, worin er ihm und seinen ihm etwa nachfolgenden Landsleuten gestattete, sich auf englischem Boden anzusiedeln und ihr Gewerbe zu betreiben, und ihnen seinen königlichen Schutz nebst erforderlichen Privilegien zusicherte[2]. In den nächsten Jahren folgten dann auch eine ganze Reihe anderer Kolonisten nach. Soweit sie Stoffe aus Kammgarn machten, wurden sie angesiedelt in Norfolk, Suffolk und Essex, mit der Stadt Norwich als Hauptmarkt-

---

[1] Cunningham a. a. O. I S. 271.

[2] Vergl. Cunningham a. a. O. I S. 283. Ashley, Early Engl. Woollen Industry; und „Introduction", II S. 195.

ort[1], die eigentlichen Tuchmacher in anderen Gegenden Ostenglands oder auch mit jenen vermischt. Von der Protektion einer zufälligen Einwanderung ging der König über zu ihrer planvollen Beförderung. Er erliefs 1337, als sich die günstigen Wirkungen seiner ersten Mafsregel schon zu zeigen begannen, ein Gesetz, durch welches er allen Tuchmachern, die — einerlei woher — einwandern wollten, gestattete, sich überall in England anzusiedeln und ihnen allen nötigen Schutz versprach. Das Gesetz war eine öffentliche Einladung, zu kommen, und es folgten ihr noch viele[2]. Die englischen Zünfte sträubten sich heftig gegen den „Rechtsbruch", welchen die Krone nach ihrer Meinung durch Zulassung der Fremden begangen hatte. In mehreren Städten kam es zu ernsten Konflikten zwischen Regierung und Zünften, zwischen Fremden und Engländern. Der König verharrte aber ruhig auf dem eingeschlagenen Wege und machte von dem in England immer lebendig gebliebenen Rechte der Krone Gebrauch, die gewerblichen Angelegenheiten der Städte und Zünfte trotz deren relativer Selbständigkeit, im Dienste allgemeiner Interessen selbst zu regeln. Er kümmerte sich persönlich besonders um das Gedeihen der Norwicher Kolonie und schützte sie auf jede Weise[3]. Die Grafschaft Norfolk war die Heimat der englischen Kammgarnindustrie und zwar deshalb, weil man hier zuerst die langhaarige Wolle gewann, welche als Kammwolle, im Unterschied von der kurzen, krausen Streichwolle, das Merkmal dieses Zweiges der Wollindustrie ausmacht[4]. Nach dem Orte Worsted in Norfolk, wo jene Wollzucht zuerst auftauchte, nannte und nennt man noch heute in England das Kammgarn worsted yarn und die daraus gemachten Stoffe — zum Unterschied vom eigentlichen Tuch — worsted goods, worsted stuffs etc. Die fremden Einwanderer haben diese Industrie nicht erst geschaffen[5], aber es ist keine Frage, dafs sie gerade auf diesem Gebiete durch neue Muster und Handgriffe die Technik bereicherten. Wahrscheinlich ist es auch ihnen zu verdanken, wenn sich die junge Industrie auch nach Suffolk und Essex verbreitete, wo später auch die Kammwolle selbst gezüchtet wurde. Norwich blieb aber bis ins XVIII. Jahrhundert hinein das Centrum der Industrie, und genofs stets die besondere Gunst der Könige und Parlamente. Eine Ausfuhr wollener Stoffe aus England begann erst nach dieser Einwanderung und wahrscheinlich nicht ohne ursächlichen

---

[1] James, History of the Worsted Manufacture in England, London 1857, S. 50.

[2] Ashley, Introduction II, S. 195.

[3] James a. a. O.

[4] Über die Geschichte der Kammgarn-Industrie Englands vergl. James a. a. O. Kap. III ff.

[5] Schon Eduard II. hatte einen alnager für die worsted-Stoffe angestellt, und im Jahre 1328 bestätigte Eduard III. schon die Zunftprivilegien der worsted-Weber von Norwich.

Zusammenhang damit: es ist immerhin auffallend, dafs unter den Stoffen, welche um die Mitte des XIV. Jahrhunderts ausgeführt wurden, gerade die Kammgarnstoffe aus den ostenglischen Fremdenkolonien stärker vertreten sind, als die Tuche[1]. Heinrich VII., in seiner Politik auch sonst Eduard III. verwandt, soll wieder niederländische Tuchmacher angesiedelt haben, und zwar in York, Halifax, Wakefield und Leeds[2]. Wenn diese Überlieferung richtig ist, so wäre nicht nur die ostenglische, sondern auch die nordenglische Wollindustrie zu einem guten Teil eine niederländische Pflanzung!

Im XVI. Jahrhundert, unter Heinrich VIII. ging es mit der Kammgarnindustrie von Norwich offenbar bergab, die alten worsted-Stoffe fanden keinen rechten Absatz mehr, und man ging mehr und mehr dazu über, statt dessen wollene Decken zu machen[3]. Aber einige Unternehmer von Norwich begannen schon damals (1544), ihrem Gewerbe durch Herüberziehung flämischer Handwerker neue Anregung zu geben und die Fabrikation feinerer gefälligerer Kammgarnstoffe einzuführen. Die Protestantenverfolgung unter Maria der Katholischen zwang die Fremden jedoch wieder, das Land zu verlassen[4]. Die Thronbesteigung der Königin Elisabeth wirkte auch hier, wie auf allen Gebieten, befreiend und anregend. England wurde der Zufluchtsort für alle, die der spanisch-päpstlichen Herrschaft entgehen wollten. So wurde namentlich in den bedrohten Niederlanden, als Philipp II. die Regierung antrat, den dortigen Tuchmachern der Gedanke nahegelegt, den Spuren ihrer Vorväter folgend, nach England auszuwandern. Auch jetzt waren es wieder die alten Häfen an der englischen Ostküste, die vorzugsweise zur Ansiedelung gewählt wurden.

Im Jahre 1561 landeten die ersten Einwanderer, flämische und wallonische Tuchmacher, im Hafen von Sandwich. Durch Königlichen Erlafs vom 6. Juli 1561 erhielt der Rat der Stadt die Erlaubnis, 20–25 Meistern mit ihren Familien und Gesellen zu gestatten, sich in Sandwich niederzulassen und das Gewerbe „of making says, bays and other cloth" zu betreiben[5]. Es war nur natürlich, wenn Norwich als Centrum der ostenglischen Wollindustrie, als zweitgröfste (aber in letzter Zeit zurückgegangene) Stadt Englands, vor allem als Sitz der wichtigsten niederländischen Kolonie aus der Zeit Eduards III., ein Hauptziel der neuen Einwanderer wurde. Die ersten Fremden langten hier an im Jahre 1565, und gleich darauf erhielt auch diese Stadt eine Weisung der Königin wegen der Aufnahme, nebst

---

[1] Vergl. James a. a. O. S. 56.
[2] Vergl. James a. a. O. S. 83.
[3] Vergl. 5–6 Edward VI Kap. 24.
[4] Vergl. James a. a. O.
[5] State Papers Elizab. vol. 18 No. 9.

Schutzbriefen für die Ansiedler[1]. Dreifsig Meister durften sich mit ihren Angehörigen und Gehilfen niederlassen, doch sollte kein Hausstand mehr als zehn Personen, die ganze Kolonie also nicht über 300 Personen umfassen. Wenn einer der dreifsig Meister stirbt, soll die Stadt einen seiner Landsleute als Ersatz zulassen. Fabrizieren dürfen sie „bays, says, tapestry mockadoes, stamens, kerseys (!) and such other outlandish commodities as has not been made within our realm". Im Jahre 1583 hatte die Kopfzahl der Kolonie die gesteckte Grenze schon überschritten; man zählte damals 4679 Personen, was sich nur aus der Zuwanderung neuer Ansiedler erklären läfst[2].

In ähnlicher Weise erhielt 1570 die Stadt Colchester die Erlaubnis, fremde Tuchmacher aufzunehmen[3]. Die Kolonie fing an mit elf Meistern, also wohl nicht viel mehr als hundert Personen im ganzen, aber schon nach sechzehn Jahren waren es 1293 „Dutch strangers, welche die „congregation of the walloon church" bildeten[4]. — Im Jahr 1567 werden den Niederländischen Einwanderern zu Southampton, welche ausländische Stoffe machen wollen, dieselben Rechte und Pflichten zugeteilt, wie denen zu Sandwich. Dazu gehörte auch Zollermäfsigung für alle von ihnen verfertigten und ausgeführten Stoffe. Zugelassen wurden 200 Personen. Jeder Meister war verpflichtet, in den ersten sieben Jahren gleichzeitig zwei englische Lehrlinge auszubilden, später sieben Jahre lang auf je zwei fremde immer einen englischen Lehrling. — Andere derartige Tuchmacherkolonien entstanden in London, Stamford, Yarmouth, Lynn, York, Dover und Canterbury[5]. Wenn auch der Hauptstrom Ende der siebziger Jahre wohl sein Ende erreicht hatte, so dauerte die Einwanderung in kleinerem Umfange und mit Zwischenpause doch noch etwa hundert Jahre an.

Viele Städte nahmen die Fremden mit offenen Armen auf: waren es doch wohlhabende und arbeitsame Familien, die dazu beitragen konnten, die Wunden, welche die wirtschaftliche Revolution des XVI. Jahrhunderts, insbesondere die Abwanderung auf das platte Land, den Städten geschlagen hatten, zu heilen[6]. Aber die städtischen Tuch- und Zeugmacher dachten anders: für sie bedeutete dieses mächtige Zuströmen ausländischer Arbeitskraft, ausländischen Kapitals und ausländischer Technik in den Händen von Leuten, die noch dazu mit besonderen Freiheiten

---

[1] James a. a. O. S. 107, State Papers, Commonwealth vol. 128, No. 103.

[2] State Papers 1583 21. Nov.

[3] James a. a. O. Kap. 6, Cunningham a. a. O. II, S. 37, Ashley, Introduction II S. 237.

[4] State Papers Eliz. vol. 190 No. 2.

[5] Cunningham a. a. O. II, S. 37. State Papers Charles I, vol. 109, No. 58.

[6] Cunningham a. a. O. II S. 37.

ausgestattet waren, eine Erschwerung ihres ohnehin schon nicht leichten Konkurrenzkampfes mit der ländlichen Tuchmacherei. Wie Eduard III., so hat daher auch Elisabeth jahrzehntelang, und ihre Nachfolger desgleichen, für die ungestörte Entwicklung der Ansiedelungen mit den feindlichen Interessen, d. h. speciell mit den englischen Zünften, zu kämpfen gehabt. Erst etwa hundert Jahre nach Beginn der Kolonisation kann der Kampf — zu Gunsten der Fremden — als beendigt angesehen werden. Im folgenden seien einige Züge aus dieser Zeit wiedergegeben, um die Haltung der Regierung zu kennzeichnen. Es handelte sich anscheinend hauptsächlich um drei Streitpunkte: um die Frage einer Sonderbesteuerung der Fremden — sodann ihre Haltung gegenüber dem Arbeits- und Gesindegesetz und den allgemeinen Landesgesetzen überhaupt — und endlich um ihr Verhältnis zu den neben ihnen bestehenden englischen Zünften.

Der Wunsch nach der Sonderbesteuerung wurde von den englischen Gewerbetreibenden mehrmals, 1621, 1642 und öfter geäufsert, aber es scheint nicht, als ob die Regierung sich jemals darauf eingelassen habe [1]. Die englischen Weber in York petitionierten 1628 um Unterstützung gegen die Fremden, weil diese sich Übergriffe in den Machtbereich der englischen Zunft erlaubten. Die Regierung verhielt sich jedoch ablehnend [2]. Die englischen Färber in London, unterstützt durch die von Jakob I. ernannten „commissioners for aliens“, welche die Streitigkeiten schlichten sollten, setzten es jodoch durch, dafs sich die niederländischen Konkurrenten ihrer Schau unterwerfen mufsten [3]. Im Jahre 1640 beschwerten sich die „clothmaker“ von Norwich darüber, dafs die Fremden, sich über die städtischen Reglements hinwegsetzend, mehrere Gewerbe in einer Hand vereinigt, d. h. Grofsbetrieb angefangen hätten [4]. Unter Cromwells Regierung waren 1655 wieder niederländische Weber nach Norwich eingewandert, konnten aber daselbst nicht Arbeit finden, weil die englischen Meister den Fremden das Recht bestritten, jene zugewanderten Leute in ihren Dienst zu nehmen [5]. Die Kolonisten wandten sich an Cromwell, und machten geltend, ein solches Verhalten der Engländer schrecke die Protestanten andrer Länder vor der Einwanderung ab. Der Magistrat von Norwich trat für die Fremden ein: sie seien die besten und ruhigsten Bürger, sie hätten in ihrer Gemeinde keine Armen, und ihr Gewerbe diene selbst dazu, vielen englischen Armen Beschäftigung zu geben; auch stände die Fabrikation der Kolonisten unter der guten und zuverlässigen Aufsicht ihrer Zunftvorsteher. Die Regierung be-

---

[1] State Papers James I vol. 121, No. 155 und No. 163, Charles I vol. 493 No. 53.

[2] Ebenda Charles II vol. 109 No. 58.

[3] Ebenda, James I vol. 133, 3.

[4] Ebenda Charles I vol. 475, No. 66.

[5] Ebenda 1655 Oktober 3.

schlofs, überhaupt keiner Klage mehr Gehör zu geben, welche gegen die Fremden auf Grund des Lehrlingsgesetzes erhoben werde. Als die Kolonisten im nächsten Jahre[1] von neuem wegen abermaliger Belästigungen vor die Regierung kamen und darzulegen suchten, dafs sie auf Grund ihrer alten Freiheiten eine Ausnahmestellung einzunehmen berechtigt seien, erhielten sie in aller Form eine Bestätigung aller ihrer Rechte und Privilegien aus früherer Zeit. — Ähnlich lagen die Dinge in Colchester. Schon 1605 beschwerten sich die englischen Tuchmacher[2], dafs die Fremden die Zahl ihrer Lehrlinge in ungesetzlicher Weise vermehrten, ungelernte Leute beschäftigten und auch im übrigen die Gesetze verletzten. Im Jahre 1622 kamen sie mit neuen Beschwerden:[3] die Zahl der Fremden nehme überhand, sie usurpierten die gesamte Schau, auch über die Fabrikate der Engländer, ohne sich jedoch im übrigen ihnen anzupassen; sie hielten die gesetzliche Lehrzeit nicht inne, zahlten zu niedrige Löhne, monopolisierten das Gewerbe u. s. w. Später, 1630 hiefs es, die Fremden mafsten sich auch die gewerbliche Gerichtsbarkeit über die Engländer an, verhängten unbefugterweise Strafen und überschritten in jeder Weise die ihnen eingeräumten Freiheiten. Dieser Streit hat die Regierung und die Parteien lange beschäftigt, aber erst der Regierungsantritt Karls II. brachte eine Entscheidung. Durch Gesetz von 1660[4] wurden der Kolonie alle ihre, von Elisabeth, Jakob I. und Karl I. gewährten Rechte, vor allem das Recht, ihr Gewerbe nach eigenen Reglements und unter eigener Kontrolle zu betreiben, feierlich bestätigt. Dagegen erhob man aber, um für künftige Zeit Klarheit zu schaffen, die wichtigsten der von der Kolonie bisher autonom erlassenen Vorschriften zum Gesetz: nämlich die Bestimmungen über den Schauzwang, Stempelzwang und Sucherecht der Vorsteher (governors). Das Recht zum Erlafs von technischen Bestimmungen, soweit diese nicht gegen Landesgesetze verstiefsen, wurde bestätigt. Wer das Siegel der Fremdenkolonie unbefugter Weise auf Gewebe setzte, sollte die hohe Strafe von 20 £ zahlen.

Seit den Zeiten Elisabeths und bis ins XVIII. Jahrhundert hinein unterschied man in der Wollindustrie hauptsächlich zwei Gattungen von Stoffen: „Old Drapery“ und „New Drapery“. Unter Old Drapery verstand man alle glatten Streichgarnstoffe, also die eigentlichen Tuche, bei denen das Schwergewicht der Fabrikation im Walk- und Appreturprozefs lag. Dies waren bis zur zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts die Stoffe, welche für Kleidungsstücke am meisten in Betracht kamen, und deren Herstellung in England auch räumlich am meisten verbreitet war.

---

[1] State papers Charles Commonwealth vol. 128, No. 103.
[2] Ebenda James I vol. 15, No. 17.
[3] Ebenda vol. 129, No. 70.
[4] 12 Charles II Kap. 22.

Mit Ausnahme von Ostengland fabrizierten damals noch alle Grafschaften an wollenen Bekleidungsstoffen nur „Old Drapery“. In Ostengland hatte sich, wie wir sahen, die Kammgarnindustrie eingebürgert, welche Kammgarnstoffe machte, also solche, bei denen der Schwerpunkt in der Struktur des Gewebes lag, welches offen sichtbar blieb und nicht, wie beim Tuch, durch Walken und Appretieren verfilzt wurde. Während also in der eigentlichen Tuchmacherei die Herstellung neuer Muster wesentlich davon abhing, daſs man in der Färberei und Appretur neue Methoden erfand, kam es bei der Fabrikation von Kammgarnstoffen darauf an, beim Weben neue Kombinationen von Kette und Einschlag zu erfinden und technisch zu ermöglichen, sodaſs also im Gewebe selbst neue Muster entstanden. In starker Anlehnung nun an diese worsted-Industrie entstand das, was man seit Ende des XVI. Jahrhunderts New Drapery nannte. Man faſste unter diesem Namen alle die zahlreichen Stoffe zusammen, welche die unter Elisabeth eingewanderten niederländischen Tuchmacher herstellten, also in der Hauptsache, wenn nicht ausschlieſslich, ausländische Muster. Soweit sich dies auf Grund unserer Quellen noch feststellen läſst, lag das gemeinsame Merkmal der new drapery-Stoffe in zwei Punkten: erstens brachten die Kolonisten Muster für neue Kombinationen oder Bindungen von Ketten- und Schuſsfäden mit, sowie auch neue Farben und Färbemethoden. Zweitens aber bedienten sie sich für die Mehrzahl ihrer Stoffarten nicht eines nur aus wollenen Fäden hergestellten Gewebes, sondern verwoben Wollengarn mit Seide oder mit Leinen, wobei weitere Kombinationen noch durch die Scheidung des Wollengarns in Kamm- und Streichgarn möglich waren. Die „new draperies“ waren also zum gröſseren Teil Mischstoffe, mit überwiegender Verwendung von Kammgarn, deshalb auch wenig oder gar nicht gewalkt, und mit offenliegendem Gewebe von meist komplizierter Bindung. Die Ware konnte, weil sie keinen langen Walk- und Appreturprozeſs durchzumachen hatte, dünn und leicht, und deshalb, von einigen feineren Sorten abgesehen, bedeutend billiger sein, als die alten Tuche; sie waren also für die sich mehrende Zahl solcher Leute erwünscht, welche mehr auf billige und hübsch aussehende, als auf sehr haltbare, kernige Stoffe sahen. Die „new draperies“ fielen mehr ins Auge als die alten Stoffe, sie waren auch lebhafter in den Farben, abwechselnder in den Mustern. Mit einem Worte: sie waren das geeignete Material für eine Modeware und als solche fanden sie unter unzähligen verschiedenen Bezeichnungen rasche Verbreitung in den oberen und unteren Schichten der Gesellschaft. Ein groſser Teil der neuen Stoffe war für wärmere Klimate bestimmt — entsprechend den neuen überseeischen Absatzgebieten, welche sich seit dem Zeitalter der Entdeckungen geöffnet hatten. Während der ältere englische Tuchexport sich fast ganz auf Mittel- und Nordeuropa beschränkte, wo wärmere Stoffe verlangt wurden,

führten die seit Elisabeths Regierung neu eröffneten Handelsbeziehungen durch die Ostindische und die Levante-Compagnie, später durch die Afrika-Compagnie mehr zum Export leichter Stoffe, wie sie eben die new drapery vornehmlich herstellte.

Die Bezeichnung „new drapery" wurde oft mit dem alten Namen „worsted" identifiziert und umgekehrt finden wir auch worsted-Stoffe wiederholt den „new drapery" zugerechnet. Es bestand ja, wie schon bemerkt wurde, zwischen den alten worsted-Stoffen und den new draperies eine viel engere Verwandtschaft, als zwischen diesen und den old draperies. Dennoch scheint man auch fernerhin noch von einer worsted-Industrie als der Herstellung rein wollener Stoffe gesprochen zu haben, die nicht als Teil der „new drapery" betrachtet wurde. Für bestimmtere Unterscheidungen fehlt es in den Quellen an Anhaltspunkten, weil die Bedeutungen der Stoffnamen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt und von Landschaft zu Landschaft wechseln. Eine Thatsache aber läfst sich mit Sicherheit feststellen: im Laufe des XVII. Jahrhunderts machte die new drapery viel schnellere Fortschritte als die alte Tuchmacherei und verdrängte sie sowohl hinsichtlich der räumlichen Verbreitung der Fabrikation als auch hinsichtlich ihres Absatzes ganz aus der dominierenden Stellung, die sie 300—400 Jahre lang eingenommen hatte[1]. Das Verhältnis zwischen beiden verschob sich noch mehr, als am Ende des XVII. Jahrhunderts, namentlich aber seit 1700, in Nordengland, und am meisten in dem westlichen Teile der Grafschaft York, dem „West Riding", auf dem Boden einer älteren Tuchmacherei die Wollkämmerei mit den darauf beruhenden Industrien der „new drapery" erwuchs. Während bis 1750 noch Norwich das Centrum dieser Industrie blieb, wurde es alsdann von Nordengland schnell überflügelt. Der nordenglischen Wollindustrie galt auch, wie wir schon gesehen haben, zum gröfseren Teile die Gesetzgebung des XVIII. Jahrhunderts, sowohl in technischer wie in socialer Hinsicht[2]. Wenn der Staat seit Elisabeths Regierung seine Fürsorge und Aufmerksamkeit mehr und mehr auf die new drapery konzentrierte, und die old drapery mehr zurücktreten liefs, so hatte das natürlich zu einem Teil seinen Grund darin, dafs die letztere sich eben in alter befestigter Stellung befand, während ihrer jüngeren Schwester der Weg erst geebnet werden mufste. Aber es lagen auch noch andere Motive vor, und zwar aufser dem schon berührten der veränderten überseeischen Absatzverhältnisse auch noch ein social- oder bevölkerungspolitisches Motiv. Immer wenn der Staat regelnd, pflegend, unterstützend auf die Industrie einwirkte, geschah es nebenbei, zuweilen auch hauptsächlich, mit der Begründung, dafs

---

[1] Vergl. James a. a. O. Kap. 7. State Papers Elizab. Addenda vol. 11. No. 113.

[2] Vergl. Hewins, English trade and finance. S. 109 ff.

dadurch noch mehr „Arbeit für die Armen" beschafft werde. Und nun zeigte es sich, daſs der Betrieb der „new drapery" und verbesserten Kammgarnindustrie viel mehr Hände in Bewegung setzte, als die alte Tuchmacherei[1]. Diese Beobachtung hat damals auf die Zeitgenossen stets Eindruck gemacht; sie wurde oft angeführt, wenn für die new drapery eine Vergünstigung erwirkt werden sollte.

Gerade in dem Zeitpunkte, wo die englische Wollindustrie durch das Aufblühen der new drapery und die Ausdehnung derselben auf die nördlichen Grafschaften, sowie überhaupt durch die seit der Thronbesteigung Wilhelms III. so günstige allgemeine wirtschaftliche Lage auf einem Höhepunkt angelangt war, tauchten am Horizont zwei Gefahren für sie auf, welche den Staat veranlaſsten, noch einmal Gesetze zum Schutze seiner ältesten Industrie zu erlassen. Irland erzeugte schon lange eine vorzügliche, sehr geschätzte Kammwolle und betrieb eine ausgedehnte, stets zunehmende Spinnerei. Da auch die Arbeitslöhne dort viel niedriger waren als in England, so hatte die Insel von Natur alle Chancen, eine eigene Wollindustrie entstehen zu sehen, die der alten englischen eine gefährliche Konkurrentin werden konnte[2]. Schon 1665 begannen englische clothier in Irland mit der Fabrikation von new draperies[3]. Sie waren bald imstande, mit ihren billigeren Stoffen die englischen Märkte aufzusuchen. Nach 1688 entwickelte sich die Industrie noch schneller. Am meisten bedroht sahen sich die Fabrikanten der westlichen Grafschaften, besonders in Devonshire, wo sich im Laufe des Jahrhunderts die Industrie der new draperies eingebürgert hatte, und die nun zusehen muſsten, wie ihr Geschäft mehr und mehr nach Dublin hinüberwanderte und die von ihnen sehr begehrte irische Wolle daheim blieb[4]. Es lieſs sich gar nicht absehen, welchen Umfang diese Wanderung noch annehmen werde. Auf das Drängen der Geschädigten entschloſs sich das Parlament im Jahre 1699, helfend einzugreifen. Das Gesetz 10—11 William III Kap. 10 belegte die Fabrikate der irischen Wollindustrie mit so hohen Ausfuhrzöllen, daſs dadurch, nach der Absicht der Gesetzgeber, der Vorsprung, den die irischen Stoffe durch die niedrigen Produktionskosten vor den englischen voraus hatten, nivelliert werden konnte. Aber das Gesetz hat mehr bewirkt als es wohl sollte, denn die irische Wollindustrie wurde so gut wie erstickt, und die Bemühungen der englischen Regierung, durch Beförderung der dortigen Leinenindustrie einen Ersatz zu schaffen, haben den Verlust jener für das Land so

---

[1] „Comperative Statement" State Papers, James I vol. 80, vergl. James a. a. O. S. 206 und Bischoff a. a. O. Kap. 1.
[2] James a. a. O.
[3] Cunningham a. a. O. II S. 296 ff.
[4] Cunningham a. a. O.

natürlichen Industrie niemals wett machen können. Die Maſsregel von 1699 hatte aber noch eine andere, auch für England selbst nachteilige Wirkung: die irische Wolle, für deren gesteigerte Produktion der einheimische Absatz aufhörte, der Absatz in England allein nicht genügte, strömte nun in Menge nach Frankreich, wo man auch die zahlreichen beschäftigungslosen irischen Weber und Tuchmacher mit Freuden aufnahm und in den Dienst des Konkurrenzkampfes mit der englischen Wollindustrie stellte[1]. Man darf annehmen, daſs ihr aus dieser Entwickelung der Dinge mehr Schaden erwachsen ist, als ihr die irische Industrie hätte zufügen können!

Ein Jahr, nachdem das Gesetz gegen die irische Wollindustrie erlassen war, wurde der Staat wieder zu Hilfe gerufen, um einen neuen noch gefährlicheren Konkurrenten unschädlich zu machen: die Einfuhr bedruckter Baumwollgewebe („calicoes") aus Ostindien. Die von Elisabeth 1600 gegründete Ostindische Compagnie diente, ebenso wie ihr Vorbild, die Compagnie der merchants adventurers, in hohem Maſse dazu, der englischen Wollindustrie, insbesondere der Fabrikation leichter Kammgarn- und Mischstoffe, Absatz zu verschaffen[2]. Die Waren, welche sie dafür eintauschte, waren, als „Kolonialwaren", d. h. meist Gewürze, nicht von der Art, daſs ihre Einfuhr einheimische Gewerbe hätte schädigen können. Das änderte sich im Jahre 1670, als die Gesellschaft anfing, auch Erzeugnisse der indischen Weberei einzuführen, nämlich leichte Stoffe aus Seide, Halbseide und vor allem aus Baumwolle[3]. Die englische Baumwollindustrie war damals erst eben entstanden[4]. Der billige Preis[5], die auffallenden Muster und schönen Farben der indischen bedruckten Baumwollstoffe bahnten ihnen schnell einen Weg; es dauerte nicht lange, so waren „calicoes" eine beliebte Ware für Frauen- und Kinderkleidung, für Möbelstoffe, Gardinen und dergleichen — d. h. grade für den Konsum, welchem bisher ein Teil der new draperies, die leichten „Norwich-stuffs", vorzüglich gedient hatte. Für sie erwuchs aus der neuen Einfuhr eine gefährliche Konkurrenz. Sehr bald brach auch hier ein Kampf aus, der an Umfang und Heftigkeit nicht hinter dem Kampf für und wider die Wollausfuhr zurückstand. Im Jahre 1696 kam es auch zu Tumulten unter der Weberbevölkerung, die von den Wollzüchtern angestachelt waren.

---

[1] Vergl. Cunningham a. a. O.

[2] James a. a. O. S. 218 ff.

[3] Cunningham a. a. O. II S. 130.

[4] Vergl. Baines, History of the Cotton Manufacture in Great Britain. London 1835. S. 100 ff.

[5] Angeblich betrug der Arbeitslohn eines indischen Webers nur ein Zwölftel dessen, was ein englischer Weber für ähnliche Stoffe erhielt. Dazu kam noch die groſse Differenz im Preise der Rohstoffe, vgl. James a. a. O. S. 168.

Gegenüber dem Druck, den fast die ganze Wollindustrie auf das Parlament ausübte, vermochte die Ostindische Compagnie ihr Interesse nicht durchzusetzen. Im Jahre 1700[1] wurde ein Gesetz erlassen „zur besseren Beschäftigung der Armen, durch Förderung der einheimischen Industrie". Darnach durften seidene, halbseidene und bedruckte Baumwollstoffe (calicoes), wenn aus Ostindien, Persien oder China eingeführt, in England und Wales nicht getragen werden, sondern mufsten, wenn sie in London, dem einzigen ihnen erlaubten Hafen, gelandet waren, unter Zollverschlufs bleiben, bis sie wieder ausgeführt wurden. Die Einfuhr ins Inland war bei 200 £ Strafe verboten.

Aber wie die Sperrzölle auf die Ausfuhr irischer Wollwaren die Wirkung hatten, dafs der englischen Wollindustrie eine verschärfte Konkurrenz in Frankreich erstand, so wurde das Einfuhrverbot indischer Gewebe eine Schutzmauer, hinter der die Fabrikation bedruckter Baumwollstoffe in England selbst schnell emporwuchs. Schon 1690 hatte ein Franzose René Grillet ein Patent auf ausschliefsliche Verwendung einer Maschine zum Bedrucken weifser Baumwollstoffe erworben und in Richmond eine Manufaktur angelegt[2]. Nach zwanzig Jahren hatte sich diese Fabrikation in England schon weit verbreitet, da ja die Einfuhr unbedruckter calicoes gestattet war. Die neuen Stoffe waren wegen ihrer Billigkeit gerade bei dem grofsen Publikum, Dienstboten, Arbeiterfrauen u. s. w. sehr beliebt. Der Kampf der Interessen entbrannte von neuem, diesesmal noch heftiger, weil jetzt Industrie gegen Industrie stand. An der Spitze der Gegner stand die damals noch mächtige Industriestadt Norwich. In der Zeit von 1710—1720 wurde das Parlament wieder mit Massenpetitionen bestürmt, in denen „viele Tausend armer Weber" wie es gewöhnlich hiefs, darzulegen suchten, dafs mit dem Fortbestehen der neuen Industrie ihr eigener Ruin verknüpft sei. Ein Drucker und ein Lehrjunge könnten an einem Tage soviele calicoes bedrucken, dafs zur Anfertigung derselben Stoffmenge englischer Herkunft in der gleichen Zeit hundert Weber erforderlich seien[3]. Die Fabrikanten bedruckter calicoes fanden aufser bei der Leinenindustrie auch noch Unterstützung bei dem Teile der Wollindustrie, welcher ausschliefslich für die Ausfuhr arbeitete und fürchtete, dafs die calicoes, wenn ihr Gebrauch im Inlande verboten werde, sich über die ausländischen Märkte ergiefsen würden[4]. Die andere Partei hatte aber einen einflufsreicheren Fürsprecher, den Minister Walpole, welcher die Interessen der Norwicher und der analogen Industrie anderer

[1] 11—12 William III Kap. 10.
[2] State Papers 1690, 5. April.
[3] Vergl. die Sammlung von Petitionen und Flugblättern, British Mus. 816 m 14; vergl. ferner Held, Zwei Bücher zur socialen Geschichte Englands S. 500 ff.; Cunningham a. a. O. II S. 350 ff.
[4] Vergl. Held a. a. O.

Bezirke energisch vertrat[1]. Ihm hauptsächlich verdanken diese das Zustandekommen des Gesetzes 7 George I stat. 1 cap. 7 im Jahre 1720. Darin wurde das Gesetz von 1700 erneuert und auf alle in England selbst bedruckten calicoes ausgedehnt, indem es für sie nur die Ausfuhr gestattete, den Gebrauch und Verkauf im Inlande aber — mit schärferen Strafen als im letzten Gesetz — verbot[2]. Noch bis 1774 vermochten die Wollindustriellen die gesetzgebenden Faktoren für sich gegen die Konkurrenz der Baumwollindustrie einzunehmen. Erst auf das Betreiben des bekannten Erfinders **Arkwright** wurden durch das Gesetz 14 George III. cap. 72 die Verbote, bestimmte Baumwollstoffe zu tragen, aufgehoben.

Bevor wir dieses Kapitel schliefsen, müssen wir noch auf Mafsregeln des Industrieschutzes zu sprechen kommen, welche als Gegenstück zu der Einwanderungspolitik von Bedeutung sind. Es war schon erwähnt, dafs unter Maria der Katholischen eingewanderte Tuchmacher das Land ihrer Konfession wegen wieder verlassen mufsten. Aus dem gleichen Grunde — infolge der Kirchenpolitik Lauds — wanderten unter Karl I viele Tuchmacher aus, die in Norfolk und Suffolk gewohnt hatten — zum grofsen Schaden der dortigen Industrie[3]. Auch aus dem Jahre 1673 ist wieder eine gröfsere Auswanderung von Tuchmachern aus Warwick und Hertfordshire überliefert[4]. In allen diesen Fällen, vielleicht auch noch bei der Auswanderung der irischen Weber nach Frankreich anläfslich des Gesetzes von 1699 — handelte es sich um eine Bewegung, deren Ursachen im Inlande selbst lagen, und die Regierung scheint keine besonderen Mafsregeln gegen solche Verluste an produktiven Kräften und gegen die damit verbundene Stärkung der ausländischen Konkurrenz ergriffen zu haben. Als aber die englische Wollindustrie, hauptsächlich mit Hilfe der fremden Kolonisten, selbst zu einer für andre Staaten verhältnismäfsigen Höhe gestiegen war, begannen die letzteren, vor allem Frankreich, sich desselben Mittels zu bedienen und englische Tuchmacher zu sich herüber zu ziehen. Nun griff das Parlament ein: im Jahre [illegible] verbot ein Gesetz[5] allen Angehörigen der Woll- und Metallindustrien, das Land zu verlassen. Übertreter wurden mit Verlust des Vermögens, des Erbrechts und der Staatsangehörigkeit bedroht. Wer aber als Agent einer fremden Macht hier in anderer Eigenschaft einen

[1] Vgl. James S. [illegible] f.

[2] Im Jahre [illegible] setzte die Stadt Manchester den Erlafs eines Gesetzes durch (9 George II cap. [illegible]), wonach die damals [illegible] [illegible] ausdrücklich als nicht unter das Verbot von [illegible] fallend bezeichnet wurden. Damit war die Wirkung des letzteren Gesetzes [illegible] wieder aufgehoben. Vgl. James S. [illegible].

[3] Smith a. a. O. Kap. [illegible]

[4] Ebenda.

[5] 5 George I cap. [illegible]

englischen Arbeiter oder Meister jener Gewerbszweige zur Auswanderung verleitete, sollte mit drei Monaten Gefängnis und 100 £ Geldstrafe bestraft werden. Solchen Personen, welche im Verdacht standen, auswandern zu wollen, konnte die Hinterlegung einer Kaution auferlegt werden. Im Jahre 1750 wurde dieses Verbot auf die Angehörigen aller Industrien ausgedehnt[1], und die Strafen für schuldige Agenten auf 15 Monate Gefängnis und 500 £ Geldstrafe erhöht. Zugleich wurde auch die Ausfuhr von solchen Instrumenten, Werkzeugen u. dergl. verboten, welche in der Woll- und Leinenindustrie benutzt wurden. Endlich erfuhr das Gesetz im Jahre 1781[2] noch einmal eine Verschärfung.

---

[1] 23 George II Kap. 13.
[2] 21 George III Kap. 37.

Schlufs.

Der Zeitabschnitt, dessen industrielle Gesetzgebung wir jetzt überschauen, beginnt und schliefst mit einer Epoche grofser wirtschaftlicher und socialer Umwälzungen. Im XV. und XVI. Jahrhundert lagen deren Ursachen hauptsächlich in der Erschliefsung neuer Absatzgebiete für die Industrie, welche durch ihren daraus folgenden Aufschwung wieder Veränderungen in der Verfassung des Gewerbes und der Landwirtschaft hervorbrachte. Am Schlufs unserer Periode dagegen, in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts, führte die Erfindung der Spinnmaschinen und mechanischen Webstühle und die Einstellung der Dampfkraft in den Dienst der Industrie so wesentliche Veränderungen in der Gestaltung der Produktion und in der Lage der an ihr beteiligten Menschen herbei, dafs manche Darsteller dieser Dinge, durch den schnellen Wechsel der Erscheinungen frappiert, gewisse sociale Thatsachen aus jenen Veränderungen herleiteten, welche in Wirklichkeit nicht erst Resultate der technischen Revolution des XVIII., sondern schon der wirtschaftlichen des XVI. Jahrhunderts gewesen waren. Aber immerhin bleibt die Bedeutung dieser technischen Umwälzung für die Geschichte der Industrie noch grofs genug — und ganz besonders für die industrielle Gesetzgebung. Denn wie es zum grofsen Teil jene Umgestaltung der Wirtschaftsverfassung im XVI. Jahrhundert war, welche den Anstofs zu der geschilderten Staatsthätigkeit gab, so war es die technische Revolution des XVIII. Jahrhunderts, welche, wenn nicht als einzige, so doch als eine der wichtigsten Ursachen bewirkte, dafs die Regierung selbst, im Jahre 1809, die alten Gesetze für die Wollindustrie, soweit sie nicht schon früher abgelaufen waren, sämtlich aufhob[1]. Was der ersten Bewegung entsprungen war, fiel der zweiten zum Opfer. Die Vereinigung der Arbeiterschaft eines Unternehmers unter seinem Dache, die Konzentration aller Produktionsmittel in seinen Händen, die Erleichterung aller technischen Vorrichtungen durch die Hilfe der Maschine und der sie treibenden Naturkraft, die durch Arbeitsvereinigung noch mehr erleichterte Arbeitsteilung — alle diese Thatsachen, welche zusammen das Wesen der neuen Betriebsweise, des Fabriksystems

[1] 49 George III 109.

ausmachten, liefsen zahlreiche Bestimmungen der alten Reglements überflüssig erscheinen, und beseitigten viele wirtschaftliche und sociale Verhältnisse, für welche jene alte Gesetzgebung ursprünglich berechnet war. Neben der Einführung der Maschinen wirkten aber auch noch andre Faktoren in derselben Richtung: die seit dem Beginn des XVIII. Jahrhunderts besonders starke Erweiterung des Weltmarktes, die Verschärfung des Konkurrenzkampfes mit der französischen Wollindustrie, die Ausdehnung der Industriebezirke, die mit ihrer wachsenden Zahl von Unternehmern und Arbeitern immer schwerer zu übersehen waren — der raschere Modenwechsel, die wichtigen Veränderungen in der Zusammensetzung und Verfassung der Arbeiterschaft — alle diese Thatsachen drängten auch schon vor Beginn der mechanischen Fabrikation darauf hin, die alten gesetzlichen Schranken zu durchbrechen.

Der gesetzgeberische Akt des Jahres 1809 war die unmittelbare Folge eines parlamentarischen Komiteeberichtes aus dem Jahre 1806, den wir im Eingang unserer Darstellung schon erwähnten[1]. Das Komitee war zu dem Schlufs gekommen, dafs die alten Bestimmungen über Länge, Breite und Gewicht der Tuche, über Stempelung und Kontrolle, über Beschränkung der Arbeiter- und Stuhlzahl, Verbot der Maschinen u. s. w. aufgehoben werden müfsten. Nur die Gesetze, welche das Verhältnis zwischen Unternehmer und Arbeiter regelten, und die Ausfuhrverbote für Werkzeuge, Rohstoffe u. s. w. sollten bleiben. Die Verfasser des Berichtes äufserten ihre lebhafte Genugthuung über die ungeheuren Fortschritte, welche die englische Volkswirtschaft und besonders die Wollindustrie in den letzten Jahrzehnten gemacht habe. Alle Nachbarvölker sähen voller Neid auf Englands blühenden Wollwarenexport: englische Spinner und Weber und englische Maschinen würden allenthalben gesucht. Auf allen Gebieten herrsche ein erfreulicher Aufschwung, Fortschritt sei das Kennzeichen der Periode. Wollte man aber jetzt, wie es in den Petitionen aus Arbeiterkreisen verlangt wurde, die alten Gesetze, die schon längst nicht mehr befolgt würden, wieder durchführen, so hiefse das, die Errungenschaften vieler Jahre den Feinden und Rivalen des Landes ausliefern. Die Freiheit sei allein die Luft, in welcher der industrielle Fortschritt gedeihen könne. Darum sei es das beste, die alten Gesetze überhaupt zu beseitigen.

Es ist sehr bezeichnend, dafs sich in dem ganzen Bericht, der die günstige Lage der Wollindustrie so unverhohlen erkennen läfst, kein Wort der Anerkennung für die guten Wirkungen jener Gesetze findet. Man hielt es für überflüssig, zu fragen, ob nicht vielleicht die „Freiheit“ jene goldenen Früchte erst reifen lassen konnte, nachdem der Boden, d. h. die industrielle Bevölkerung

[1] S. oben S. 1.

mit ihren sittlichen und intellektuellen Fähigkeiten, durch die Zucht einer Jahrhunderte lang andauernden Gesetzgebung dafür bereitet war? — Für die Verfasser jenes Berichtes mochten solche Fragen überflüssig sein, weil sie nur für das praktische Bedürfnis ihrer Gegenwart zu sorgen hatten. Wer aber diesen Zusammenhang historisch betrachtet, kann doch an der Frage, ob denn alle diese mühselige Arbeit von Gesetzgebern und Beamten zwecklos oder gar schädlich gewesen sei, nicht vorübergehen. Zugegeben, dafs England wie wenige Länder von der Natur und durch den günstigen Verlauf seiner inneren und äufseren Geschichte dazu geschaffen war, führender Industriestaat zu werden, so ist damit doch nicht gesagt, dafs die Erfolge, welche der Bericht von 1806 rühmt, auch ohne die staatliche Leitung erzielt worden wären. Der Verlauf der niederländischen Tuchmacher-Ansiedelungen mit ihren weitreichenden Wirkungen sind nur ein Beispiel dafür, welch grofsen Anteil die Gesetzgebung und Verwaltung an jenen Erfolgen beanspruchen durfte. Wenn die Zeitgenossen und mit ihnen auch neuere Forscher (z. B. Adolf Held) oft davon sprachen, dafs die Reglements nicht ausgeführt seien, so ist das selbst in den Fällen, wo solche Urteile zutrafen, noch kein Beweis dafür, dafs die Thätigkeit des Staates keinen guten Einflufs auf die Industrie ausgeübt habe. Ohne den gesetzlichen Druck, ohne die nachforschende Kontrolle, ohne die Furcht vor Strafen würde doch wohl die unreelle und unsolide Fabrikation, gegen welche hauptsächlich die Gesetze sich richteten, noch ganz anders gewirtschaftet haben. Dazu kommt noch ein anderes. Die Männer von 1806 vertraten durchaus nur das Interesse der Produktion, und das Interesse der Unternehmer. Von diesem Standpunkte aus war es sehr leicht, die alten Reglements zu verurteilen. Aber zugegeben, dafs diese unter den veränderten Zeitverhältnissen die Produktion mehr hinderten als förderten — so darf doch nicht übersehen werden, dafs neben der technisch-kommerziellen Seite der Gesetze noch eine andere ebenso wichtige in Frage kam: die an die mittelalterliche Tradition anknüpfende Sorge für die Wahrung des Gemeinwohles und den Schutz der Arbeit gegen Unterdrückung durch den Besitz. Zwar gab der Bericht von 1806 zu, dafs gewisse Bestimmungen über das Verhältnis zwischen Unternehmer und Arbeitern, darunter auch das Truckverbot bleiben mufsten, aber dieser Punkt wird nur ganz nebenbei berührt. Und dieser lauen Haltung entsprach denn auch die Entscheidung von 1809: zusammen mit den technischen Bestimmungen und den Betriebsbeschränkungen u. s. w. fielen auch die Gesetze, welche im Interesse der Arbeiter den Verlegern gewisse Schranken auferlegt hatten. Es ist bekannt, welche Folgen diese Einseitigkeit gerade in England gehabt hat. Erst die moderne Fabrikgesetzgebung ist wieder zu den alten Grundsätzen zurückgekehrt.

Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band. Zweites Heft.

(Der ganzen Reihe achtundsiebzigstes Heft.)

E. Rausch: Französische Handelspolitik vom Frankfurter Frieden bis zur Tarifreform von 1882.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Französische

Handelspolitik

vom Frankfurter Frieden bis zur Tarifreform von 1882

dargestellt auf Grund der parlamentarischen Annalen

von

Ernst Rausch,

Dr. phil.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

Dem Andenken

seines verstorbenen Vaters, des Obersten der Artillerie

Julius Rausch.

und

seiner Mutter Lucia geb. **Funck**

vom Verfasser

in dankbarer Liebe gewidmet.

Vorwort.

Der leitende Gedanke, welcher mich bei der Anfertigung meiner Arbeit beherrschte, war die Absicht, ein möglichst getreues Bild von der geschichtlichen Entwicklung der französischen Zolltarifspolitik seit dem deutsch-französischen Kriege zu geben. Als Hauptquelle dienten mir die stenographischen Berichte der Nationalversammlung und für die spätere Zeit die Annalen der Deputiertenkammer und des Senats, ferner das deutsche Handelsarchiv, in welchem ich den Wortlaut sämtlicher französischen Gesetze und Erlasse fand. Einen guten Wegweiser besafs ich in dem kurzen Abrifs der neueren französischen Handelspolitik von A. Devers in den Schriften des Vereins für Socialpolitik, Band 51.

Hervorragende Dienste leisteten mir aufserdem die Arbeiten des Generalzolldirektors Amé, zunächst sein grofses Werk: Étude sur les tarifs de douane et sur les traités de commerce, Paris 1876, und dann seine zahlreichen im Journal des Écomistes erschienenen Aufsätze, die sich durch ihre streng objektiv-referierende Darstellung und ihre zumeist allein vom fiskalischen Gesichtspunkt ausgehende Betrachtungsweise vorteilhaft von anderen, mehr einseitig-freihändlerisch abgefafsten Beiträgen dieses Hauptorgans der französischen Ökonomisten unterscheiden.

Die übrigen von mir benutzten Werke werde ich am Schlufs dieser Vorbemerkung anführen.

Ich habe versucht, den Gang der Tarifentwicklung seit dem Frankfurter Frieden bis zur Zollreform des Jahres 1882 zu geben. Dabei habe ich mich auf die Handelspolitik im engeren Sinne, d. h. die Zolltarifspolitik und die Schiffahrtspolitik, welche beide den Aufsenhandel beherrschen, beschränkt und auch Fragen, welche mehr der Finanzpolitik angehören, wie die Behandlung des Zuckers, ausgeschlossen.

Meine Arbeit bildet somit nur einen Teil der umfassenderen französischen Wirtschaftspolitik, die man nicht allein von der

Entwicklung des Tarifwesens aus beurteilen kann. Aber in den Gestaltungen des Zolltarifs und in den parlamentarischen Debatten über diesen wichtigsten Regulator des Handels spiegelt sich die gesamte Wirtschaftsgeschichte wieder. Der Forscher auf dem Gebiete des Tarifwesens erhält namentlich durch ein genaueres Studium der umfangreichen Jahrbücher der französischen Nationalversammlung und eine eingehende Betrachtung nicht nur der wirklich in Kraft getretenen, sondern auch der werdenden und teilweise abgelehnten Gesetze einen tiefen Einblick in die Volkswirtschaft überhaupt. Ich habe deshalb besonderen Wert auf die Wiedergabe der parlamentarischen Diskussionen und der Kommissionsberichte gelegt, auch wo die Reden der einzelnen Volksvertreter nicht unmittelbar den Zolltarif, sondern vielmehr das wirtschaftliche Leben in Industrie, Landwirtschaft und Handel in seiner Gesamtheit im Auge hatten.

Dabei ist meine Darstellung etwas in die Breite gegangen. Doch möge zu meiner Entschuldigung dienen, dafs diese parlamentarischen Kämpfe von niemandem bisher in gleicher Ausführlichkeit geschildert sind, und dafs sie in dieser umfassenden Form vielleicht als Material für eine Beurteilung der französischen Wirtschaftsgeschichte im ganzen, für welche mir noch die Weite und Tiefe des Blicks fehlt, dienen können.

Eine notwendige Ergänzung zu meiner Arbeit wäre eine Fortführung derselben bis auf den heutigen Tag und eine Geschichte der auch für die Zollpolitik wichtigen Besteuerung des Zuckers. Zum Schlufs müfste eine statistische Darlegung der Ergebnisse des Aufsenhandels und der inneren Produktionsverhältnisse über Wert und Unwert aller zollpolitischen Mafsnahmen die Entscheidung sprechen. —

Herrn Professor Dr. Schmoller, meinem Lehrer auf der Universität, will ich an dieser Stelle meinen aufrichtigen Dank sagen, dafs er meine Arbeit, die seiner Anregung entsprungen ist, von ihrem Beginne an mit seinem Rat unterstützt und gefördert hat.

Benutzte Werke.

Annales de l'Assemblée nationale. Paris 1871—1875.
Annales du Sénat. Paris 1876—1882.
Annales de la Chambre des Députés. Paris 1876—1882.
Deutsches Handelsarchiv (H.A.). Berlin 1871—1882.

Amé. Étude sur les tarifs de douane et sur les traités de commerce. Paris 1876. 2 Bde.
Blum. Das Deutsche Reich zur Zeit Bismarcks. Leipzig 1893.
von Franken. Beiträge zur Geschichte der französischen Handelspolitik. Leipzig 1886.

Domergue, La révolution économique avec une lettre préface de J. Méline, Paris 1890.

Frhr. v. Dumreicher, Über den französischen Nationalwohlstand als Werk der Erziehung, Wien 1879.

Fournier de Flaix, L'impôt sur le pain. Paris 1885.

von Kaufmann, L'association douanière de l'Europe centrale, Paris 1880. Die Finanzen Frankreichs, Leipzig 1882.

Lexis, Die französischen Ausfuhrprämien im Zusammenhang mit der Tarifgeschichte und Handelsentwicklung Frankreichs seit der Restauration, Bonn 1870.

Poinsard, Libre-échange et protection, Paris 1893.

Rougier, La liberté commerciale, les douanes et les traités de commerce, 1878.

Thierry-Mieg, La France et la concurrence étrangère, Paris 1884.

Typaldo-Bassia, La protection industrielle et le nouveau régime douanier, 1893.

Verein für Socialpolitik, Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten. Band 51. Leipzig 1892.

Im Journal des Économistes, herausgegeben von J. Garnier, nach dessen Tode von G. de Molinari, waren folgende Aufsätze für mich von Wichtigkeit:

Mai 1875, de Butenval, Le futur tarif des douanes en France.

Février 1880, Fournier de Flaix, L'enquête industrielle et le projet du tarif général.

Avril 1880, Fournier de Flaix, La discussion du tarif général des douanes.

Sept. 1880, Fournier de Flaix, Le vote du tarif général des douanes par la chambre des députés.

Décembre 1880, Amé, Le nouveau tarif général des douanes devant le Sénat.

Mai 1881. Amé, Le nouveau tarif général des douanes.

Avril 1882, Amé, Négociations commerciales avec l'Angleterre.

Juin 1882, Amé, Négociations commerciales.

Dictionnaire des Parlementaires français, herausgegeben von Adolphe Robert, Edgar Bourloton und Gaston Cougny. Paris 1889—91.

Zeittafel.

1816	Der alte französische Generaltarif.
5. 7. 1836	Gesetz betreffend die admission temporaire.
1842 – 1846	Übergang Englands zum Freihandel.
1852—1870	Napoleon III.
1853—1855	Beginn der napoleonischen Zollreformen.
23. 1. 1860	Vertrag mit England.
1. 3. 1861	„ „ Belgien.
2. 8. 1862	„ „ dem Zollverein.
17. 1. 1863	„ „ Italien.
30. 6. 1864	„ „ der Schweiz.
14. 2. 1865	„ „ Schweden-Norwegen
4. 3. 1865	„ „ den Hansestädten.
18. 6. 1865	„ „ Spanien.
7. 7. 1865	„ „ den Niederlanden.
11. 12. 1866	„ „ Österreich
15. 7. 1867	„ „ Portugal
16. 5. 1866	Gesetz über die Handelsmarine.

10. 5. 1871	Frankfurter Frieden; Vertrag mit Deutschland.
12. 6. 1871	Budjet rectificatif von 1871.
8. 7. 1871	Kolonialwarengesetz.
19. 1. 1872	Scheitern des Rohstoffzollprojektes.
20. 1. 1872	Regierungskrisis.
22. 1. 1872	Errichtung einer statistischen Gebühr.
30. 1. 1872	Das Handelsmarinegesetz.
2. 2. 1872	Die Regierung erhält die Vollmacht, die Verträge zu kündigen.
15. 3. 1872	Kündigung des Vertrages mit England.
28. 3. 1872	„ „ „ „ Belgien.
26. 7. 1872	Annahme des Rohstoffzollgesetzes.
5. 11. 1872	Vertrag mit England (nicht in Kraft getreten).
5. 2. 1873	„ „ Belgien (nicht in Kraft getreten).
24. 5. 1873	Sturz Thiers'; Wahl Mac Mahons.
25. 7. 1873	Aufhebung des Rohstoffzollgesetzes.
23. 7. 1873	Verlängerung der Verträge mit England und Belgien.
28. 7. 1873	Aufhebung des Marinegesetzes.
20. 11. 1873	Wahl Mac Mahons zum definitiven Präsidenten der Republik.
30. 12. 1873	Erhöhung aller Zölle um 4 %.
1. 4. 1874	Handelsvertrag mit Rufsland.

24. u. 25. 2. 1875	Staatsgrundgesetze.
7. 4. 1875	Rundschreiben des Handelsministers de Meaux; Beginn der Arbeiten für die Zollrevision.
20. 2. 1876	Liberaler Ausfall der Kammerwahlen.
9. 2. 1877	Die 1. Tarifvorlage Teisserenc de Borts.
16. 5. 1877	Entlassung der liberalen Minister.
6. 7. 1877	Vertrag mit Italien (nicht in Kraft getreten).
25. 7. 1877	Auflösung der Kammer.
14. 10. 1877	Neuwahlen.
8. 12. 1877	Konvention mit Spanien.
21. 1. 1878	Die 2. Tarifvorlage Teisserenc de Borts.
19. 3. 1878	Wahl der Tarifkommission.
1. 5. 1878	Weltausstellung in Paris.
20. 1. 1879	Konvention mit Österreich.
30. 1. 1879	Mac Mahon dankt ab. Wahl Grévys.
1879	Verlängerung aller Verträge.
31.1.–23.2.1880	Generaldiskussion des Tarifs in der Kammer.
29. 1. 1881	Marine-Prämien-Gesetz.
14.—18.2. 1881	Generaldiskussion des Tarifs im Senat.
7. 5. 1881	Verkündigung des neuen Generaltarifs.
30. 10. 1881	Vertrag mit Belgien.
3. 11. 1881	„ „ Italien.
7. 11. 1881	Konvention mit Österreich-Ungarn.
19. 12. 1881	Vertrag mit Portugal.
31. 12. 1881	„ „ Schweden-Norwegen.
8. 2. 1882	„ „ Spanien.
23. 2. 1882	„ „ der Schweiz.
28. 2. 1882	Konvention mit England.

11. 1. 1892	Errichtung des autonomen Zolltarifs.

Zur weiteren Orientierung füge ich ein Verzeichnis der bei den die Handelspolitik betreffenden Arbeiten interessierten Ministerien bei.

gie-ngs-ritt	Präsidium	Auswärtiges	Marine	Finanzen	Ackerbau und Handel
		1. Präsidentschaft Thiers.			
. 71	Thiers	Jules Favre de Rémusat	Pothuau	Buffet Pouyer-Quertier de Goulard Léon Say	Lambrecht Victor Lefranc de Goulard Teisserenc de Bort
		2. Präsidentschaft Mac Mahons.			
. 73	Vicepräsident: de Broglie	de Broglie	de Dompierre d'Hornoy	Magne	de la Bouillerie
1. 73	de Broglie	Herzog Decazes	de Dompierre d'Hornoy	Magne	Deseilligny
. 74	de Cissey	Decazes	de Montaignac	Magne; Bodet	Grivart
. 75	Buffet	Decazes	de Montaignac	Léon Say	de Meaux
. 76	Präsidium: Dufaure	Decazes	Fourichon	Léon Say	Teisserenc de Bort
2. 76	Jules Simon	Decazes	Fourichon	Léon Say	Teisserenc de Bort
5. 77	de Broglie	Decazes	Gicquel des Touches	Caillaux	de Meaux
1. 77	de Rochebouet	de Banneville	Roussin	Dutilleul	Ozenne
2. 77	Dufaure	Waddington	Pothuau	Léon Say	Teisserenc de Bort
		3. Präsidentschaft Jules Grévys.			
2. 79	Waddington	Waddington	Jauréguiberry	Léon Say	Lepère
12. 79	de Freycinet	de Freycinet	Jauréguiberry	Magnin	Tirard
9. 80	Ferry	Barthélémy Saint-Hilaire	Cloué	Magnin	Tirard
11. 81	Gambetta	Gambetta	Gougeard	Allain-Targé	Ackerbau: Devès, Handel: Rouvier.
1. 82	de Freycinet	de Freycinet	Jauréguiberry	Léon Say	Ackerbau: de Mahy, Handel: Tirard.
. 82	Duclerc	Duclerc	Jauréguiberry	Tirard	Ackerbau: de Mahy, Handel: Legrand

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort VII
Benutzte Werke VIII
Zeittafel IX

Einleitung 1

Erster Abschnitt. Der Thierssche Zollreformversuch.

I. Kapitel. Vorbereitendes 4
1. Der deutsch-französische Handelsvertrag 4
2. Die Aussichten der schutzzöllnerischen Bewegung 5
3. Das budget rectificatif von 1871 6

II. Kapitel. Das Kolonialwarengesetz und das Handelsmarinegesetz 8
1. Das Kolonialwarengesetz vom 8. Juli 1881 8
2. Das Handelsmarinegesetz vom 30. Januar 1872 10
a. Regierungsabsichten S. 10. b. Ausnahmegesetz vom 17. Juli 1871 S. 10. c. Kommissionsbericht S. 11. d. Kammerdebatten S. 12. e. Anwendung des Gesetzes S. 20. f. Verhandlungen mit Österreich S. 21.

III. Kapitel. Die Rohstoffzollvorlage bis zur Regierungskrisis vom 20. Januar 1872 25
1. Anzeichen des Widerstandes 25
2. Kommissionsbericht 26
3. Generaldiskussion 27
a. Regierungs- und Kommissionsprojekt 27
b. Regierungsvorlage allein 29
α. Einleitung 29
β. Volkswirtschaftliche Seite 30
1. Interesse von Handel und Industrie S. 30. 2. Interesse der Landwirtschaft S. 34. 3. Debatte über die gesamte Handelspolitik S. 35.
γ. Finanzpolitische Seite 36
δ. Vertragspolitische Seite 38
ε. Schlufsanträge und Regierungskrisis 40

IV. Kapitel. Das Rohstoffzollgesetz vom 26. Juli 1872 . . 41
1. Regierungsentwurf und Kommissionsbericht 41
2. Diskussion 43
3. Teilweise Anwendung des Gesetzes 45

Seite

V. Kapitel. Die Handelsvertragspolitik bis zum Sturze von Thiers . . . 46
1. Verhandlungen mit England . . . 46
2. Kündigung der Verträge mit England und Belgien . . . 48
3. Verträge mit England und Belgien . . . 54
4. Thiers' Sturz . . . 57

VI. Kapitel. Die Aufhebung der Thiersschen Gesetze und neue Handelsverträge . . . 57
1. Die Aufhebung des Rohstoffzollgesetzes . . . 57
2. Die Verträge mit England und Belgien . . . 59
3. Die Aufhebung des Marinegesetzes . . . 62
4. Ersatz für den Fiskus und kleinere Vorlagen . . . 63
5. Der Handelsvertrag mit Rufsland . . . 64

Zweiter Abschnitt. Die zeitweilig freie Zulassung (admission temporaire).

I. Kapitel. Der Mechanismus der zeitweiligen Zulassung . . . 68

II. Kapitel. Die Regierungsmafsnahmen . . . 71

Dritter Abschnitt. Die Tarifreform von 1875/1882.

I. Kapitel. Politische Lage . . . 81

II. Kapitel. Die Vorarbeiten zum Tarif . . . 83
1. Die Enquete des Handelsministers de Meaux . . . 83
2. Die erste Tarifvorlage Teisserenc de Borts . . . 88
3. Die zweite Tarifvorlage Teisserenc de Borts . . . 91

III. Kapitel. Die Handelsvertragspolitik bis zur Vollendung des neuen Generaltarifs . . . 93
1. Verhandlungen mit England . . . 93
2. Verhandlungen mit Italien . . . 95
3. Das Handelsübereinkommen mit Spanien . . . 102
4. Konvention mit Österreich . . . 106
5. Verlängerung aller Verträge . . . 108

IV. Kapitel. Der Tarifentwurf der Kammerkommission . . . 109
1. Enqueten des Senats und der Kammer . . . 109
2. Die Kommissionsberichte . . . 115

V. Kapitel. Der Tarifentwurf in der Kammer . . . 124
1. Generaldiskussion . . . 124
2. Diskussion der Artikel . . . 149

VI. Kapitel. Der Tarifentwurf im Senat . . . 152
1. Kommissionsbericht . . . 152
2. Generaldiskussion . . . 155
3. Diskussion der Artikel . . . 160

VII. Kapitel. Der neue Generaltarif . . . 161

VIII. Kapitel. Das Marinegesetz . . . 164
1. Die ersten Entwürfe . . . 164
2. Generaldiskussion in der Kammer . . . 167
3. Neuer Entwurf . . . 171
4. Das Marinegesetz im Senat . . . 180

Seite

IX. Kapitel. Der neue Konventionaltarif 182
1. Einleitendes 182
2. Die Übereinkunft mit Grofsbritannien 184
3. Die Verträge mit den übrigen Staaten 187
a. Der Vertrag mit Belgien S. 187. b. Der Vertrag mit Italien S. 191. c. Der Vertrag mit Portugal S. 193. d. Der Vertrag mit Spanien S. 194. e. Der Vertrag mit Schweden-Norwegen S. 195. f. Der Vertrag mit der Schweiz S. 197. g. Die Konvention mit Österreich-Ungarn S. 199. h. Die Beziehungen zu den Niederlanden S. 200.

Schlufs 204

Einleitung.

Die Handelspolitik eines Landes nach einer vorgefafsten Schulmeinung zu betrachten, dieser Standpunkt ist von der heutigen Wissenschaft so gut wie ganz aufgegeben worden. Ein jedes Land mufs nach seinen besonderen ökonomischen, socialen und politischen Verhältnissen untersucht werden. Erst dann wird sich ein Schlufs ziehen lassen, welches wirtschaftspolitische System am besten das Gedeihen einer geschlossenen Volkswirtschaft verbürgt.

Das grofse Gesetz von der Arbeitsteilung läfst sich nicht ohne weiteres auf die Weltwirtschaft anwenden, und der allgemeine Freihandel ist nur ein Traum, dessen Verwirklichung auch der allerfernsten Zukunft schwerlich beschert werden wird. Aber in der Forderung nach einer thunlichst liberalen Zollpolitik steckt doch ein gut Teil Wahrheit. Das Wohl des Ganzen zu fördern, gilt eben für den Staatsmann als das höchste Gesetz. Daher darf er nicht allein auf die Stimme der im innerpolitischen Leben vielleicht mafsgebenden Produzenten hören, sondern mufs stets daneben die Lebensbedingungen der breiten Massen, der Konsumenten, berücksichtigen.

Frankreich ist, wie in der ersten Hälfte des Jahrhunderts, wieder das klassische Land des Schutzzolls geworden, sodafs man von einem ancien régime moderne gesprochen hat. Die Gründe, welche zu dieser Entwicklung geführt haben, liegen zum grofsen Teil auf innerpolitischem Gebiet. Man darf es nie vergessen, dafs auch die wirtschaftlichen Mafsnahmen eines Volkes zugleich Machtfragen sind, in denen die einzelnen Klassen miteinander ringen, und welche die herrschenden Klassen in ihrem Sinne, d. h. zu Gunsten der Aufrechterhaltung ihrer Herrschaft, zu lösen bemüht sind. Zumal in einem parlamentarisch regierten Staate wird dies Bestreben der einzelnen Interessentengruppen sehr häufig eher den Ausschlag geben, als der mehr sociale Gesichtspunkt einer über dem Parteigetriebe stehenden Regierung, welche das Wohl des Ganzen als die oberste Richtschnur ihrer Politik hinzustellen gewillt ist.

Eine Klassenherrschaft in einer Demokratie mag sonderbar

erscheinen; aber vielleicht liegt solche Herrschaft überhaupt im Wesen des Staats und jeder politischen Gemeinschaft. Das Streben nach Macht ist der hervorstechendste Zug des politischen Lebens. Einer der Hauptanhänger der Julimonarchie, der Graf Joubert, sagte einmal im Parlamente: „Keine Gesellschaft kann eine Aristokratie entbehren, jede Regierung hat eine solche nötig. Wollen Sie wissen, welches die der Juliregierung ist? Es ist die der Grofsindustriellen und grofsen Fabrikanten; in ihnen hat man die Hauptstützen der neuen Dynastie zu suchen“ [1].

Man kann aber noch weiter gehen: die Grofsindustriellen, zu denen sich in der jüngsten Zeit auch die Grofsgrundbesitzer gesellen, haben sich nicht nur als die herrschende Klasse der Julimonarchie, sondern im wesentlichen aller Regierungen Frankreichs in diesem Jahrhundert gefühlt und besonders die Wirtschaftspolitik ihren Zwecken dienstbar zu machen gewufst.

Nicht ohne Berechtigung stellt deshalb Fournier de Flaix im Jahre 1885 in der Vorrede zu seinem Buche „L'impôt sur le pain“ als Hauptziel der protektionistischen Bewegung die „Zuerteilung der politischen Macht an die Grofsgrundbesitzer und Kapitalisten“ hin.

Ähnlich charakterisiert der Advokat Typaldo-Bassia ihren Grundsatz [2]: „Der nationale Markt den nationalen Erzeugnissen!“ damit: „Dieser Grundsatz bedeutet nichts anderes, als folgender: ‚Der nationale Markt den Erzeugnissen einiger Grundbesitzer und Industriehäupter!‘“

Solche Urteile über die französische Schutzzollbewegung bedeuten freilich kaum etwas anderes, als einseitig gefärbte Schlagwörter. Aber dafs sie nicht rein aus der Luft gegriffen sind, kann man ebensowenig bestreiten.

Politisch betrachtet erscheint also die französische Handelspolitik dieses Jahrhunderts als der Kampf gewisser Interessentengruppen um die Erhaltung ihres wirtschaftlichen Wohlergehens und damit zugleich um ihre ausschlaggebende Stellung im Staate. In diesem Kampfe sind sie nicht immer siegreich gewesen. Die energisch eingreifende Regierung Napoleons III., welcher seine Dynastie populär zu machen und auf einer breiteren Grundlage zu befestigen gedachte, als seine Vorgänger auf dem Throne, wufste sich von der Allmacht der Grofsindustriellen zu emancipieren und führte bereits in den Jahren 1853—1860 nach und nach liberalere Grundsätze in die französische Handelspolitik ein. Im Jahre 1860 beseitigte der Kaiser dann durch eine Art Staatsstreich, d. h. ohne Mit-

---

[1] Citiert in der Rede des Ministers Tirard vom 31. Januar 1880; siehe Annales de la chambre des députés.

[2] Typaldo-Bassia, La protection industrielle et le nouveau régime douanier, 1893 S. 35.

wirkung des gesetzgebenden Körpers, die ultraprotektionistische Zollpolitik des ancien régime vollkommen, indem er Handelsverträge mit England und Belgien und bald darauf mit fast sämtlichen Kulturstaaten in gemäfsigt freihändlerischem Sinne und mit der Klausel der Meistbegünstigung schlofs.

Doch mit dem Sturze des Monarchen gewann wieder die alte Hochschutzzollbewegung an Kraft. Die von der ausländischen Konkurrenz bedrohte Industrie und Landwirtschaft wufste um so leichter eine starke Gefolgschaft im Parlament für sich zu gewinnen, als die Hauptverteidigung der napoleonischen Politik in den Händen der sogenannten Ökonomisten lag, deren Theorieen mit ihren Abstraktionen in der ganzen Welt in Mifskredit gekommen waren. Dem gegenüber hielten sich die Vertreter der nationalen Produktionszweige durchaus an die gegebenen Verhältnisse und verstanden es, unter Entfaltung einer grofsen Agitation im Lande, bald die Mehrheit des französischen Volkes zu ihren Gunsten zu stimmen.

Ob nun freilich diese reaktionäre Bewegung, welche in dem republikanischen Frankreich durch und durch volkstümlich ist, auch für das Ganze der französischen Volkswirtschaft heilsam und gewinnbringend ist, oder ob sie nur zur Erhaltung des Reichtums und Einflusses der herrschenden Klassen dient, darüber wird die Geschichte, die Statistik, die Betrachtung des französischen Volkswohlstandes im Vergleich zu dem anderer Länder zu entscheiden haben.

Mir liegt es ob, den Gang dieser Entwicklung, welche ihren Höhepunkt auch heute noch nicht erreicht zu haben scheint, hauptsächlich an der Hand der französischen Parlamentsberichte, in denen sich die Lebendigkeit der Bewegung am besten widerspiegelt, zu zeichnen. Das Wachsen und Werden des französischen Zolltarifes von 1882 als Frucht und Kompromifs der parlamentarischen Kämpfe und der Verträge mit fremden Staaten zu erkennen und zu schildern, war meine Hauptaufgabe. Meine Arbeit ist also im wesentlichen ein Stück Parlamentsgeschichte; und zwar werde ich mich bemühen, hauptsächlich die wirtschaftliche, dann auch die sociale Seite der verschiedenen hierher gehörigen Verhandlungen zu beleuchten, ohne indessen die fiskalische Seite der einzelnen Gesetze ganz aufser acht zu lassen. Das innerpolitische Leben hingegen, welches sich in allen Äufserungen innerhalb der Kammern kundgiebt, und welches mehr als einmal auch rein ökonomische Gesetzesvorlagen beeinflufst, ja zu Falle gebracht hat, kann ich nur in allgemeinen Zügen berücksichtigen, weil sich alle Verhandlungen hinter den Coulissen der Kammern gröfstenteils meiner Kenntnis entziehen, und weil die Darstellung der inneren Politik mehr in eine allgemeine Geschichte Frankreichs hineingehört.

Erster Abschnitt.

Der Thierssche Zollreformversuch.

I. Kapitel.

Vorbereitendes.

1. Der deutsch-französische Handelsvertrag.

Der Zusammenbruch der napoleonischen Macht und die Erschütterung der französischen Volkswirtschaft durch den Krieg von 1870/71 vermochten nicht, sofort mit der von dem Kaiser befolgten Handelspolitik aufzuräumen. Denn noch bestanden die mit fast allen namhaften Staaten abgeschlossenen Verträge, und die Klausel der Meistbegünstigung, welche überall eine Hauptvertragsbedingung gebildet hatte, machte Zollerhöhungen so gut wie unmöglich.

Frankreich hatte nicht einmal von Deutschland, das doch ein grofses Interesse an der pünktlichen Zahlung der Kriegsschuld hatte, erreichen können, sich durch erhöhte Zölle finanzielle Einnahmequellen zu verschaffen. Der Artikel 11 des Frankfurter Friedens legte für ewige Zeiten den Grundsatz der Meistbegünstigung in allen handelspolitischen Beziehungen zwischen Frankreich und dem Deutschen Reiche fest. Frankreich erhielt allerdings ein kleines Zugeständnis in der Bestimmung, dafs die Meistbegünstigungsklausel nur für diejenigen Begünstigungen galt, welche folgende sechs Staaten: Grofsbritannien, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Österreich und Rufsland von den beiden vertragschliefsenden Mächten bereits gewährt erhalten hatten oder in Zukunft erhalten würden.

Aber dies Zugeständnis war doch nur scheinbar, weil gerade die Verträge mit diesen Ländern Frankreich verhinderten, Zölle, welche ein schätzenswertes finanzielles Ergebnis erwarten liefsen, zu erhöhen oder neu einzuführen.

Ebenso war die Republik hinsichtlich ihrer Schiffahrt gebunden. Nach dem Vertrage mit dem Deutschen Reiche traten die alten Schiffahrtsverträge wieder in Kraft. Indessen gab die Reichsregierung der französischen wenigstens die Möglichkeit, „von den deutschen Schiffen und deren Ladungen Tonnen- und Flaggengebühren zu erheben"; doch auch hier wieder „mit dem Vorbehalte, dafs diese Gebühren die von den Schiffen und Ladungen der vorerwähnten Nationen" erhobenen Abgaben nicht übersteigen.

Dieser Vorbehalt hob thatsächlich das gemachte Zugeständnis wieder auf, da Frankreich wegen eines Schiffahrtsvertrages mit Österreich vom 11. Dezember 1866 nicht daran denken konnte, etwa geplante Flaggen- oder Tonnengebühren einzuführen.

2. Die Aussichten der schutzzöllnerischen Bewegung.

Und doch waren die Aussichten auf einen Erfolg der schutzzöllnerischen Bestrebungen in der Kammer, wie im ganzen Lande, scheinbar günstig, weil die allgemeine Wirtschaftslage Frankreichs durchaus nicht so rosig war, wie die Anhänger der Handelsfreiheit gehofft hatten. Schon die Handelskrisis von 1864[1], welche sich zwei Jahre später in England wiederholte, schien die Versprechungen der Ökonomisten Lügen zu strafen. Aber man kann getrost dagegen anführen, dafs die Tarifpolitik keineswegs für den schleppenden Geschäftsgang jener Jahre verantwortlich zu machen ist. Einerseits hemmten die politischen Verwicklungen in Europa und Amerika, wie der deutsch-österreichische Krieg, der nordamerikanische Secessionskrieg, die mannigfachen Revolutionen und Kämpfe in Mittel- und Südamerika, das weitere Steigen der französischen Warenausfuhr; andererseits gaben innere Gründe, besonders eine aufserordentliche Überproduktion in mehreren Industriezweigen den Ausschlag zur Herbeiführung der Krisis.

Nichtsdestoweniger aber wufsten die Gegner der Handelsverträge diese allgemeine Wirtschaftslage für ihre Zwecke auszubeuten und in ihren Agitationsreden, welche sie, von dem Wohlwollen der neuen Regierung unterstützt, im Lande hielten, zu verwerten. Ihre Hoffnungen richteten sie vor allem auf den Finanzminister Pouyer-Quertier, welcher schon früher als überzeugter Schutzzöllner hervorgetreten war, und auf Thiers, den Präsidenten der Republik. Man gedachte wieder der grofsen Reden, in denen Thiers in den Jahren 1850 und 1851 als Gegner des Antrages de Sainte-Beuve auf

[1] S. Schriften des Vereins für Socialpol. Bd. 51 S. 145.

Einführung des Freihandels seine Anschauungen entwickelt hatte, und in denen er sich bis zu der Phrase verstiegen hatte: „Sie beleidigen den Gedanken Gottes mit der Forderung, nichts zu thun und den Zufall walten zu lassen" (de ne rien faire et de laisser aller le hasard)[1]. Aber man mufste sich doch eingestehen, dafs die eigentlich handelspolitischen Fragen für den Augenblick nicht so brennend waren, um eine sofortige Revision zu erheischen.

Thiers und Pouyer-Quertier standen infolge der ungeheuren Kriegsschuld und des mit einem Steuerausfalle von über 60 Mill. fr. verbundenen Verlustes von Elsafs-Lothringen vor der gebieterischen Notwendigkeit, das Budget zu erhöhen. Dabei konnte es nicht ausbleiben, dafs sie auch an eine Steigerung der Zolleinnahmen dachten. Aber ihre Vorschläge trugen im allgemeinen, wenigstens in der ausgesprochenen Absicht der Antragsteller, nur einen fiskalischen Charakter. Erst im Laufe der Debatten in der Nationalversammlung wagte es Thiers, um die Kammermehrheit für sich zu gewinnen, auch an die protektionistische Seite der am 12. Juni 1871 eingebrachten Gesetzesvorlage zu erinnern.

3. Das budget rectificatif von 1871.

Die Regierung brauchte, um das Deficit des Jahres 1871 auszugleichen, 488 Mill. fr. Von der geforderten Summe sollten die indirekten Steuern 149, die Zölle 244 Mill. fr. einbringen, während sich der Rest auf verschiedene andere Abgaben verteilte.

Im einzelnen wurden die Einnahmen aus den vorgeschlagenen Zollerhöhungen folgendermafsen geschätzt:

1. Eingangszölle:	Zucker[2] aus den Kolonien und dem Ausland	14 Mill. fr.
	Kaffee	20 „ „
	Petroleum	10 „ „
	Textilrohstoffe	70 „ „
	Andere Rohstoffe	100 „ „
	Fabrikate	10 „ „
2. Ausgangszölle		15 „ „
3. Schiffahrtsabgaben		5 „ „
	Zusammen	244 Mill. fr.

[1] [illegible] Paul [illegible]. La liberté commerciale [illegible] cap. XVI.

[2] Amé, Étude sur les tarifs de douanes et sur les traités de commerce. Paris 1876. Vol. II S. 262/263 giebt an dieser Stelle 88 Mill. fr. an; doch sind 14 Mill. fr. davon zu den indirekten Steuern zu rechnen.

Diese Beträge sollten sich ergeben:

1. aus der Erhöhung der Zuckersteuer um $^{3}/_{10}$;
   " der Erhöhung des Kaffeezolls, welcher bereits am 27. Juli 1870 von 50 auf 100 fr. pro 100 kg gesteigert worden war, um weitere 50 fr.;
   " Zöllen auf Mineralöle;
   " einem Wertzoll von 20 % auf alle Textilrohstoffe, deren Einfuhr seit 1860 frei war;
   " aus verschiedenen Abgaben von höchstens 20 % auf Felle, Holz, ölhaltige Samen und Früchte, Farbstoffe und alle anderen Rohstoffe, die früher durch Handelsverträge oder Gesetze entlastet waren;
   " aus kompensatorischen Zöllen für die aus den Textil- und den anderen Rohstoffen hergestellten Fabrikate. — Die Einnahmen aus diesen kompensatorischen Zöllen wurden indes durch Zollrückgaben bei der Wiederausfuhr (drawbacks), deren Höhe den Rohstoffzöllen entsprach, etwas verringert.

Hierzu kamen:

2. niedrige Ausfuhrzölle auf alkoholhaltige Getränke, Eier, Tafelfrüchte, Ölkuchen, Hunde starker Rasse und andere Waren;
3. ein einheitlich bemessener sogenannter Quaizoll von 1 fr. auf die Tonne für die Schiffe aller Nationen.

Endlich sollte dem Chef der Regierungsgewalt das Recht gegeben werden, wiederum die durch Gesetz vom 16. Mai 1866 abgeschafften Entrepot- und Flaggenzuschläge einzuführen.

Man sieht aus dieser Zusammenstellung, dafs die vorgeschlagenen Zölle mit Ausnahme der geplanten Schiffahrtsabgaben an sich durchaus nichts Protektionistisches an sich trugen. Indessen schien selbst die Regierung nicht von der rein fiskalischen Wirkung ihres Projektes in der Praxis überzeugt zu sein, wenn sie auch in der Begründung der Vorlage alle Bedenken zu zerstreuen suchte. Sie wies vor allem nachdrücklich auf die Notwendigkeit der Bezahlung der Kriegskosten hin und betonte, dafs andere Abgaben, z. B. von Lebensmitteln oder von den Nährstoffen der Industrie, Kohle und Eisen, unmöglich eingeführt werden könnten. Dagegen sei es unverständlich, warum die anderen Rohstoffe der Industrie bisher zollfrei gewesen wären. Im übrigen würden diese Zölle infolge der Verteilung der Abgaben auf die ganze Masse des Volks den einzelnen Konsumenten nur sehr wenig belasten und höchstens die reicheren Klassen treffen.

Am ausführlichsten verweilen die Erläuterungen zu dem Entwurf bei der Verteidigung des Rückzolls für die Wieder-

ausfuhr, ohne dafs ihnen dies in beweiskräftiger Weise gelingt. Es heifst darin unter anderem: Theoretisch darf „das Drawback bei der Ausfuhr eines Produktes nur die reine und einfache Wiedergabe der Steuern sein, die bei der Einfuhr von dem zu seiner Fabrikation verwendeten Rohstoff bezahlt sind. Thatsächlich aber hatte man (früher) auf den Rückzoll dadurch eine wirkliche Prämie gepfropft, dafs man die Geldbewilligungen zu hoch berechnete; man liefs sich durch den Staatsschatz mehr ersetzen, als dieser empfangen hatte. Unter solchen Bedingungen bildete der Rückzoll einen Mifsbrauch". Derartigen Unzuträglichkeiten versprach die Regierung künftighin mit Nachdruck zu begegnen. Aber ein Versprechen war immer noch kein Beweis. —

Die Budgetkommission, welcher der Entwurf übergeben wurde, und die unter dem Vorsitz des Grafen Benoist-d'Azy (Legitimist) eine eingehende Prüfung der verschiedenen Regierungsvorschläge vornahm, hatte auch sehr bald mancherlei Einwendungen gegen einzelne Punkte zu machen, während ihr andere annehmbar erschienen.

Die Ausgangszölle, gegen welche vor allem die Händler mit Wein und Spirituosen lebhaften Einspruch erhoben, liefs sie sofort fallen und brachte die Abstimmung darüber gar nicht vor die Kammer.

Die übrigen Vorschläge teilte sie in drei Teile, welche sie gesondert beriet, und die auch als gesonderte Gesetze vor das Plenum kamen. Die beiden ersten Berichte, über die Verzollung der Kolonialwaren und über die Handelsmarine, übernahm der Abgeordnete Ancel (rechtes Centrum), den dritten Bericht, über die Rohstoffzölle, zusammen mit dem Generalbericht über das ganze Budget der Abgeordnete Casimir-Périer (gemäfs. Republ.).

II. Kapitel.

Das Kolonialwarengesetz und das Handelsmarinegesetz.

1. Das Kolonialwarengesetz vom 8. Juli 1871.

Am 8. Juli 1871, also etwa einen Monat nach Einbringung der Gesetzesvorlage, unterbreitete Ancel seinen ersten Bericht der Nationalversammlung. Die Budgetkommission billigte danach vollkommen die höhere Verzollung von Zucker und Kaffee. Sie beantragte sogar, die Zollerhöhungen auf andere Kolonialwaren auszudehnen, wie Kakao, Chokolade, Thee, Pfeffer, Muskaten und ähnliche Gewürze, Vanille und Cichorien, ferner auf Weine, Alkohol und Liköre, sowie auf Tabak, soweit dessen Einfuhr auf Privatrechnung gestattet war (nur für Reisebedarf in kleinen Mengen, sonst war der Tabakhandel

Staatsmonopol); ebenso war sie mit der Belastung der Mineralöle einverstanden.

Die Kommission hatte sich, wie Ancel hervorhob, hauptsächlich durch das Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika, welche stets, und zum Vorteil des Fiskus, in schwieriger Finanzlage die Zölle erhöht hätten, und durch die Leichtigkeit der Erhebung dieser Steuer bestimmen lassen. Auch die Kammer nahm mit der Mehrheit von 477 gegen 4 Stimmen ohne Generaldebatte die vorgeschlagenen Artikel an.

Nur der Artikel 17 verursachte Widerspruch. Er bestimmte eine Ausnahme von den beschlossenen Abgaben für die Schiffssendungen, „deren Abfahrt von den Produktionsorten und ihre Bestimmung nach Frankreich an einem früheren Tage nachgewiesen werden“ konnte, „als demjenigen, wo der Eingang der Finanzgesetze in den Expeditionshäfen bekannt sein konnte“, aber „unter der Bedingung, daſs sie bei Ankunft gedachter Schiffe zum Verbrauch deklariert“ würden[1].

Schon der Finanzminister Pouyer-Quertier hatte darauf hingewiesen, daſs sich sofort bei der Kunde von den Absichten der Regierung alle Entrepots mit Massen von Kolonialwaren, namentlich Zucker und Kaffee, gefüllt hätten, welche sämtlich dem neuen Zoll zu entgehen hofften. Deshalb wurde nicht der Tag der Promulgation des Gesetzes, sondern schon die Kenntnis des Tages der Einbringung der Vorlage als Termin für den überseeischen Import festgesetzt, damit man möglichst bald mit der Zollerhebung beginnen konnte.

Der Abgeordnete Picard (linkes Centrum) protestierte gegen diese Ausnahmebestimmung, weil dem Staate dadurch immerhin etwa 30 Mill. fr. Einnahmen entgingen und nur der importierende Kaufmann davon Vorteil hätte, während die Konsumenten sofort nach Inkrafttreten des Gesetzes auch für die ausgenommenen Produkte die höheren Preise bezahlen müſsten.

Andere Deputierte wollten im Gegensatz dazu die Ausnahme auf alle vor der Promulgation des Gesetzes vom Ursprungsort abgegangenen Sendungen ausgedehnt wissen. Schlieſslich wurde aber doch der Artikel 17 als Zusatzgesetz am 11. Juli angenommen.

Zu der ganzen Vorlage ist noch zu bemerken, daſs die Meistbegünstigungsstaaten, insbesondere England, Deutschland, Belgien, die Niederlande und die Schweiz, von den neuen Abgaben auf alkoholhaltige Getränke nicht betroffen wurden.

Ferner will ich hier gleich einschalten, daſs am 3. Juli 1872 auch für Amom und Kardamom derselbe Zoll von 200 fr. pro 100 kg. wie für Pfeffer beschlossen wurde, während diese Gewürze bis dahin nur 10 fr. zu entrichten hatten.

So war denn ein Teil der Regierungsvorschläge ohne

---

[1] Übersetzung des Handelsarchivs 1871 II S. 112.

grofse Schwierigkeit, da er nur fiskalischer Natur war, zum Gesetz geworden. Der Finanzminister hatte sogar die Genugthuung, statt der von Kaffee, Zucker und Petroleum berechneten Einnahme von 44 Mill. fr. eine solche von 102 Mill. fr. in seinen Voranschlag stellen zu können, wogegen das Fallenlassen der geforderten 15 Mill. fr. aus Ausgangszöllen gar nichts bedeutete.

2. Das Handelsmarinegesetz vom 30. Januar 1872.

a) Regierungsabsichten.

Ebenso bereitwillig, der Regierung Einnahmequellen zu verschaffen, zeigte sich die Budgetkommission hinsichtlich der Vorschläge, welche die Handelsmarine betrafen. Wiederum ging sie über das Verlangen des Finanzministers hinaus; sie war bereit, ihm statt 5 Mill. fr. 10 zu gewähren. Aber der Gesichtspunkt, von welchem sie sich dabei leiten liefs, war nicht mehr fiskalisch, sondern rein protektionistisch. Die Regierung wollte im allgemeinen noch das Gesetz vom 16. Mai 1866 bestehen lassen, wonach sämtliche Materialien für den Schiffsbau zollfrei waren und ferner seit dem Jahre 1867 für die fremde Schiffahrt die sogenannten Tonnengelder von ihrer Ladung und von dem Jahre 1869 an die die ausländische Marine treffenden Flaggenabgaben in Wegfall gekommen waren.

Die Regierung verlangte jetzt nur als Entgelt für die Kosten von Hafenbauten, Quais und dergleichen von allen aus den Kolonien oder dem Auslande einlaufenden Schiffen eine Quaiabgabe von 1 fr. auf die Mefstonne, ohne Unterschied, ob die Schiffe ganz oder nur zum Teil beladen waren. Die Wiedereinführung der Entrepot- und Flaggenabgaben behielt sich die Regierung noch vor, bis der Ablauf der Handelsverträge oder Verhandlungen mit den beteiligten Staaten diese ermöglicht hätten.

b) Ausnahmegesetz vom 17. Juli 1871.

Vorläufig war aber daran kaum zu denken. Ja, es brachte sogar dieses Jahr, in welchem man allgemein einen stärkeren Schutz der heimischen Flotte erwartete, dem Lande die Überraschung, dafs Thiers und der Landwirtschafts- und Handelsminister Victor Lefranc am 17. Juli 1871 ein Projekt einbrachten, wonach ausnahmsweise für die ausländischen Schiffe eine noch gröfsere Freiheit gestattet wurde. Bis zum kommenden Herbst sollte die Küstenfahrt, welche bisher der heimischen Flagge reserviert geblieben war, für die Marine aller Länder zur Bergung der Weinernte im Süden Frankreichs erlaubt sein. Das Gesetz war für den Weinbau aufserordentlich wichtig, weil die französischen Kommunikationsmittel für den

Augenblick durchaus unzureichend waren. Es wurde auch nach kurzer Debatte genehmigt.

Die Handelskammern und die Hauptreeder von Le Havre, Dieppe und Dünkirchen wollten freilich die so geschaffene Konkurrenz gegen die eigene Küstenschiffahrt wieder eingeschränkt wissen. Doch wurden hierauf bezügliche Anträge Cordier (linkes Centrum, gem. Republ.) und Audren de Kerdrel (Monarchist) abgelehnt, nachdem der Landwirtschaftsminister Lefranc erklärt hatte, dafs man doch von fremden Schiffen, die man zu Hilfe riefe, keine Abgaben verlangen dürfe.

Dieses Gesetz war für die thatsächliche Notlage der französischen Handelsflotte bezeichnend. Offenbar befriedigte diese nicht einmal die Bedürfnisse des eigenen Landes völlig.

c) Kommissionsbericht.

Daher ist die Stellungnahme der Budgetkommission und ihr Eintreten für einen gröfseren Schutz vollständig begreiflich, zumal sie auch noch kurz vor der Fertigstellung ihres Berichts durch einen selbständigen Antrag der Abgeordneten General du Temple (Royalist) und Genossen in der Nationalversammlung aufgefordert wurde, Schritte zur Aufhebung des Gesetzes vom Mai 1866 und zur Wiedereinführung der Entrepotzuschläge zu thun.

Am 10. August 1871 übergab Ancel seinen Bericht mit den Anträgen der Budgetkommission der Nationalversammlung. Die Beratung darüber wurde indessen erst am 23. Januar 1872 aufgenommen, weil man zuvor andere Teile des Budgets diskutierte.

Nach dem Bericht war seit 1866 der Schiffsbau und die Reederei, letztere besonders nach Indien und Australien, zurückgegangen, während der Bestand an Schiffen seit langer Zeit stationär geblieben war. Durch den Schutz allein, so führte Ancel aus, würde den Werften wieder Arbeit gebracht, würden die Arbeiter versorgt werden. Ohne den Schutz aber dürfte bald die französische Civilisation auf dem Erdball verdrängt werden; ohne den Schutz würde Frankreich zugleich mit seiner Handelsflotte eine praktische Schule für seine Kriegsmarine verlieren.

Um den Mifsständen abzuhelfen, hatte man zuerst die Einführung von Prämien vorgeschlagen. Doch entschied sich die Kommission wegen der ungünstigen Finanzlage des Staates in der Hauptsache für die Erneuerung des Regimes vor 1866.

Zum Schutze der eigentlichen Schiffahrt waren neben den Quaiabgaben der Regierung, die man für Schiffe aus europäischen Ländern und dem Mittelmeer auf 50 cents. ermäfsigt hatte, noch Flaggen- und Entrepot-Zuschläge bestimmt. Letztere trafen mit 3 fr. auf 100 kg die sogenannte indirekte Schiff-

fahrt, welche die Waren nicht unmittelbar aus dem aufsereuropäischen Produktionsland, sondern auf dem Umwege über europäische Entrepots nach Frankreich brachte. Eine Ausnahme von diesen neuen Zuschlägen setzte man nur für die Waren fest, welche bereits anderen, höheren Abgaben unterlagen. Die Flaggenzuschläge (surtaxes de pavillon) sollten die Schiffe aller Länder treffen, doch je nach der Entfernung in verschiedenem Grade. Sendungen aus Europa und dem Mittelmeer hatten für 100 kg 75 cents. zu entrichten, die Schiffahrt innerhalb der anderen Küsten des atlantischen Oceans 1 fr. 50 cents., die sonstige Schiffahrt 2 fr.

Für den Schutz des Schiffsbaus hatte man die Einfuhrzölle auf fertige Schiffe und Schiffskörper, welche seit 1866 nur 2 fr. pro Tonne betrugen, beträchtlich erhöht. Die Franzisierungsabgaben (droits de francisation; Abgaben für den Übergang in französischen Besitz) sollten künftig für Schiffskörper je nach dem verwendeten Material 30—50 fr. und für fertige Schiffe 40—60 fr. auf die Mefstonne betragen.

Mit diesem Gesetz beabsichtigte man den fremden Wettbewerb keineswegs auszuschliefsen, sondern nur die Marine vor dem völligen Verfall zu bewahren. Aber die Hoffnung der Budgetkommission, auch bei dieser Vorlage eine debattelose Annahme erzielen zu können, schlug fehl.

d) Kammerdebatten.

Schon der erste Redner in der Generaldiskussion, Johnston (rechtes Centrum, aber Freihändler), führte eine Reihe gewichtiger, für den unparteiischen Beobachter zum Teil durchaus überzeugender Gründe gegen die Kommissionsbeschlüsse, mit denen sich die Regierung einverstanden erklärt hatte, ins Feld, sodafs ihr Schicksal zweifelhaft erschien.

Nach Johnston war die Vorlage hauptsächlich durch den Wortlaut der Wiener Konvention vom 11. Dezember 1866 unausführbar. Denn der Artikel 6 dieses Handelsvertrages mit Österreich besagte mit der Bestimmung der Reciprocität ausdrücklich: „Die unmittelbar von Österreich nach Frankreich unter österreichischer Flagge und vom 12. Juni 1869 an unter der Flagge irgend eines Landes eingeführten Waren jeder Art . . . . . sollen weder höhere Zölle, noch andere Abgaben jeder Art zum Vorteil des Staates, der Gemeinden, örtlicher Verbände, Privatpersonen oder irgendwelcher Unternehmungen bezahlen, als wie wenn sie unter der nationalen Flagge eingeführt worden wären."

Da nun diese Vertragsbestimmung durch die Klausel der Meistbegünstigung bis zum 1. Januar 1877 noch für acht andere Mächte gültig wäre, so seien zuerst Verhandlungen mit Österreich nötig, um nicht die ganze Vorlage illusorisch zu machen.

Nach diesem principiellen Einwand kritisierte Johnston die einzelnen Teile der Vorlage, indem er zuerst die für die Seeschiffahrt geplanten Schutzmaſsregeln besprach. Er leugnete zunächst den von der Kommission und der Regierung behaupteten Stillstand in der Entwicklung der Handelsflotte und der überseeischen Warenausfuhr. Der Anteil der fremden Marinen an dem Verkehr in französischen Häfen, welcher im Jahre 1863 nur 57 % betragen hatte, sei allerdings bis 1869 auf 62 % gestiegen, und zwar als ganz natürliche Folge der liberaleren Schiffahrtspolitik. Zugleich habe sich aber der Tonnengehalt der heimischen Handelsflotte absolut, d. h. im internationalen Handel, um 44 % vermehrt. Die vorgeschlagenen Flaggenzuschläge, welche infolge der Verträge nur die indirekte Schiffahrt, den tiers pavillon, treffen würden, könnten aber, bei einer Bejahung der Notlage, nur einen geringen Schutz bringen, weil die indirekte Schiffahrt nur 11 % der gesamten überhaupt ausmachte. Auſserdem würden zugleich mit der französischen Handelsflotte auch die anderen, direkt importierenden, viel mächtigeren Flaggen geschützt. Weiter sei durch diesen Schutz der Flotte eine auſserordentliche Schädigung des überseeischen Handels mit Getreide und Rohseide, welcher hauptsächlich den Gegenstand der indirekten Einfuhr bilde, zu erwarten. Der Redner verwies auf die Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten, Grant, welche ein ähnliches, in Nordamerika bestehendes Gesetz als ein groſses Unglück verurteilte. In der That hätte der amerikanische Nationalökonom Wells nachgewiesen, daſs die Handelsmarine Amerikas unter der Herrschaft dieses Systems des indirekten Schutzes zurückgegangen wäre. Dagegen sei England nach Aufgabe der Schiffahrtsakte die erste Seemacht der Welt geworden. Johnston verlangte also die Verwerfung der Flaggenzuschläge und der sie ergänzenden Entrepotzuschläge. — Fiskalisch seien nur die Quaiabgaben, da sie auch von französischen Schiffen erlegt werden müſsten. Diese Tonnengelder schlössen aber die Gefahr in sich, überhaupt die Schiffahrt von den französischen Häfen zu Gunsten der belgischen und italienischen zu verscheuchen.

Johnston ging dann zu den Schutzmaſsregeln für den Schiffsbau, den sogenannten droits de francisation, über. Diesen Teil des Gesetzes lehnte er schon aus dem formellen Grunde ab, weil die Budgetkommission damit ihren Auftrag überschritten hätte. Die Vorschläge seien ganz und gar protektionistisch und hätten mit der Richtigstellung des Staatshaushalts gar nichts zu thun. Obendrein aber würde mit dem Schutz des Schiffsbaus durch hohe Zölle auf importierte Seeschiffe zugleich das Material für die Schiffahrtgesellschaften, welche bisher ihre Schiffe billig aus dem Ausland bezogen hätten, verteuert und damit der Handelsmarine ein schwerer

Schlag zugefügt werden. Im übrigen betonte Johnston, dafs er den Niedergang der französischen Schiffsbauindustrie durchaus nicht bestreite und gern für den Schutz derselben eintreten werde, aber nicht in der vorgeschlagenen Weise.

Der Abgeordnete General du Temple (Royalist) suchte Johnstons Bedenken zu widerlegen. Er gab zu, dafs die Schiffahrtsverträge das sofortige Inkrafttreten des Gesetzes verhinderten. Deswegen dürfe man dieses aber nicht fallen lassen, sondern müsse den Versuch machen, die Verträge zu lösen.

Der Schutz der heimischen Flotte geböte sich jedem Lande von selbst. Sogar England unterstütze seine Marine; zwar nicht durch Zölle und Schiffahrtsbeschränkungen, aber statt dessen durch Lokalabgaben für die Unterhaltung der Leuchttürme, durch Ankerstellenabgaben und anderes, während Amerika Prämien bewillige. — Frankreichs Handelsflotte aber sei „fast tot“.

Du Temple erinnerte an die Ergebnisse der grofsen Enquete von 1870 über die Lage der Schiffahrt. Damals hatte man den Niedergang 1. auf die Gesetzgebung, 2. auf das System der sogenannten inscription maritime, 3. auf den Mangel an Initiative und Kühnheit seitens der französischen Reeder, deren Gewerbe vordem nur durch die Protektion des Staates erstarkt wäre, und auf die Konkurrenz des Auslands zurückgeführt.

Du Temple forderte deshalb 1. die Änderung der Gesetzgebung in der vorgeschlagenen Weise der Wiedererrichtung der Schutzvorschriften des ancien régime. Für die Vortrefflichkeit derselben führte er an, dafs von 1841—1859 der Tonnengehalt der Handelsflotte von 599000 auf 1200000 Tonnen gestiegen sei.

2. Den schädigenden Einflufs der inscription maritime bestritt du Temple dagegen. Nach dieser Einrichtung war die männliche Küstenbevölkerung Frankreichs vom 20. bis zum 50. Jahre verpflichtet, sich immer zur Verfügung des Staatsoberhauptes zu halten, welches sie jederzeit zum Dienst auf der Kriegsflotte einberufen konnte. Die Namen aller Schiffsarbeiter, Matrosen und Fischer waren auf einer besonderen Liste verzeichnet. Damit stand die Vorschrift in Verbindung, bei dem Schiffsbau nur einheimische Kräfte zu beschäftigen, und auf den Schiffen höchstens $^1/_4$ ausländischer Bemannung anzustellen.

Dieses Inskriptionssystem verursachte nach Du Temple durchaus keine Verteuerung der Produktionskosten der Reeder, welche sich selbst für die Beibehaltung desselben ausgesprochen hätten.

3. Die Hochseeschiffahrt hätte ganz allein durch die infolge der Unterdrückung der Flaggenzuschläge ermöglichte

Konkurrenz des Auslandes gelitten. Am meisten zu fürchten sei Deutschland, welches sich mit geringeren Gewinnen begnügte, und England, welches mit seiner billigeren und besseren Kohle, seinem besseren Schiffsmaterial und nicht zum wenigsten durch den Patriotismus seiner Kaufleute, der sie nur eigene Schiffe benutzen heifse, der französischen Handelsflotte täglich mehr und mehr zusetzte.

Du Temple schlofs mit dem Hinweis auf die militärische Notwendigkeit des Bestehens einer starken Handelsmarine: „Wir unterhalten mit grofsen Kosten militärische Schulen. Bewahren wir diese natürliche Schule, wo man die Gefahr zu verachten lernt, und wo man nicht nach dem ungestörten Wohlleben fragt. Dies Leben könnte unserer ländlichen und städtischen Bevölkerung, die durch den Durst nach Gewinn verwöhnt ist, zum Vorbild dienen!"

Nach dieser mehr patriotischen, als beweiskräftigen Rede legte der Vertreter von Marseille, Clapier (linkes Centrum), seine abweichende Meinung im Interesse seines Departements dar. Mit einer kurzen Geschichte der französischen Marinegesetzgebung begann er und forderte auf Grund der Erfahrung vor allen Dingen auf, die Entrepot- und Flaggenzuschläge zu verwerfen, während er an den sonst fiskalisch gerechtfertigten Tonnengeldern das eine auszusetzen hatte, dafs auch die nur teilweise beladenen Schiffe die volle Abgabe entrichten sollten. Die Flaggenzuschläge seien für Marseille vollständig unannehmbar, da die dort verkehrende indirekte Schiffahrt, der tiers pavillon, fast nur aus Griechen bestände und der Stadt den gröfsten Nutzen brächte. Die französische Handelsflotte könne unmöglich alle die kleinen Ernten der griechisch-türkischen Inseln sammeln.

Den Stillstand in der Entwicklung der Marine bestritt aber Clapier durchaus nicht. Doch lagen für ihn die Hauptursachen dieser Thatsache in der allgemeinen Entwicklung der Volkswirtschaft. Die kleinen hölzernen Schiffe seien ganz naturgemäfs den grofsen eisernen gewichen, und die Dampfschiffahrt, in der England weit vorangeschritten sei, hätte die Segelschiffahrt überwunden. Ferner machten die grofsen Gesellschaften mit ihren regelmäfsigen Fahrten und schnellen Verbindungen eine grofse Anzahl weniger leistungsfähiger Schiffe entbehrlich. Die Küstenfahrt insbesondere habe aufserdem noch den Wettbewerb der Eisenbahnen auszuhalten.

Clapier war von der Notwendigkeit dieser Entwicklung überzeugt. Die allmähliche Konzentration der Schiffahrt in wenige grofse Häfen galt für ihn als eine Art Naturgesetz, dem man auf keine Weise ohne fühlbare Schädigung der gesamten Volkswirtschaft entgegentreten könne. —

In ähnlichem Sinne äufserte sich der Abgeordnete Champvallier (rechtes Centrum), welcher sonst seinen Ausführungen

den Kolonialgesichtspunkt zu Grunde legte. Die Belastung des Kolonialzuckers durch die bereits angenommene Vorlage hätte niemand als fehlerhaft bezeichnet, weil die einheimischen Zuckerraffinerieen mit demselben Steuersatz betroffen worden wären. Für die Schiffahrt aber sollten die Kolonieen plötzlich als Ausland angesehen werden. Dadurch würde die Fracht nicht wenig verteuert. Andrerseits brauchten die Fabriken in Martinique, Guadeloupe und La Réunion Holz und Kohlen, die sie nur durch Vermittlung englischer, holländischer und amerikanischer Schiffe erhalten könnten. Wenn man dann dem durch die Zuschläge verteuerten Kolonialzucker nicht wieder einen Zollerlafs zugestände, so könnten die dortigen Fabriken sich nicht mehr halten.

Die Flaggenzuschläge würden aufserdem die Landwirtschaft und die Masse der Konsumenten belasten, weil durch sie die Preise für Guano, Tabak und andere Produkte, ebenso für Getreide, erheblich steigen würden. Deshalb hätten sich, wie Marseille, auch die Handelskammern von Nantes und Le Havre dagegen ausgesprochen.

Auch der Reeder und Dampfmaschinenfabrikant Fraissinet (linkes Centrum) hielt das Gesetz für schädlich. Seine Worte wurden mit Aufmerksamkeit angehört, weil er als Sachverständiger sprach. Er meinte: Die Reeder nennen sich immer ruiniert (er sei selbst ein solcher). „Trotzdem, wenn man alle Häfen Frankreichs durchläuft, so wird einem jedermann bestätigen, dafs die grofsen Vermögen sämtlich Reedern gehörten.“ Aber alle diese Leute hätten es verstanden, sich den Forderungen der Neuzeit anzupassen. „Sie können das Dampfschiff nicht hindern, fortzuschreiten! Sie würden den französischen Handel töten!“

In Frankreich leide der Schiffsbau unter einer ganz natürlichen Konkurrenz. Es gäbe zu wenig Werften und zu wenig geschulte Leiter für diese Industrie. Durch die Zuschläge aber würden nur die Reeder belastet, welche dann ihrerseits wieder den Werften unmöglich mehr Arbeit geben könnten. „Je mehr Freiheit Sie der Handelsmarine geben, desto mehr wird sie fortschreiten!“

Ähnliche Argumente brachten noch weitere Redner der Opposition zur Geltung, wie Tolain (äufserste Linke) und der Admiral Saisset (linkes Centrum), welche hinsichtlich der Kriegsmarine die Anschauung vertraten, dafs diese durch die Entwicklung der Technik verhältnismäfsig nicht mehr so viel Bemannung, wie vordem, nötig hätte, und dafs aufserdem die Ausbildung auf der Handelsflotte der Ausbildung für den Kriegsdienst wenig vorarbeitete.

Die anderen Admirale der Nationalversammlung fand man durchaus entgegengesetzter Meinung. La Roncière le Nourry (Bonapartist) erklärte sich sogar für einen Freihändler, wollte

aber angesichts der unbestreitbaren Notlage doch für die Protektion stimmen. Er beklagte lebhaft das nur äufserliche Interesse der Binnenbevölkerung für die Marine, welches sich darin widerspiegelte, dafs französische Familien sehr häufig nur Söhne mit nicht ganz fehlerfreier Vergangenheit in die Handelsflotte eintreten liefsen, während sich die besseren Elemente zurückhielten.

Der Admiral Fourichon (rechtes Centrum, Orleanist) nannte die Hochseeschiffahrt „die wahre Schule guter Matrosen, ... die einzige Schule“. Deshalb war ihm „ein gemäfsigter und zeitweiliger Schutz, mit Hilfe dessen“ die französischen „Werften und die nationale Flagge ihre Aktivität wieder aufzunehmen und sogar zu entwickeln“ vermöchten, unabweisbar.

Der Marineminister, Admiral Pothuau (linkes Centrum), schilderte lebhaft die grofse Gefahr für die Kriegsflotte, welche bei dem bevorstehenden Zugrundegehen der heimischen Schiffsbaustätten nicht einmal mehr Reparaturanstalten und genügend ausgebildete Handwerker besitzen würde.

Sehr geschickt trat der Abgeordnete Acloque (rechtes Centrum) für die Vorlage ein. Er betrachtete die Wirkung des Gesetzes nach den Interessen der vier in Frage kommenden Interessentengruppen, 1. der Schiffsbauer, 2. der Reeder, 3. des Staates und 4. der Industrie, welche die Rohstoffe für den Schiffsbau lieferte.

1. Er schilderte die Konkurrenz Kanadas, welches vermöge seiner billigen Holzarten, und Englands, welches durch sein Eisen die französische Fabrikation aus dem Felde schlüge.

2. Im Namen der Reeder verlas er einen Brief der Handelskammer von Bordeaux vom 15. Oktober 1871, in dem es heifst: „Die Privatinitiative ist in Frankreich ohnmächtig, sich gegen einen solchen Nebenbuhler zu verteidigen.“ „Der Tarif — wir sagen es mit Bedauern — ist unsere einzige Rettungsplanke.“

3. Der Staat würde durch die Tarifzuschläge nicht nur Mehreinnahmen haben, sondern folgte einem Gebot der Selbsterhaltung. Acloque erinnerte dabei an die Worte, welche vor einiger Zeit auf dem Kongrefs in Washington gefallen waren: „Wenn eine Nation nicht mehr selbst ihre Schiffe baut, so hat sie bald aufgehört, die Schiffahrt zu betreiben.“

4. Durch den Schutz aber würde nicht nur der Schiffsbau aufleben, sondern ganz allgemein der heimischen Industrie geholfen werden. Der Artikel I des Gesetzes vom 19. Mai 1866, wonach sämtliche Rohstoffe für den Schiffsbau zollfrei wären, sei unhaltbar geworden. Die englisch-schwedischen Feineisen kämen so abgabenfrei auf den Markt, während dafür schlechtere französische ausgeführt oder zum Schiffsbau verwendet würden. Das noch in Kraft befindliche Dekret des Finanzministers Buffet vom 9. Februar 1870, nach dem die

zultiv [illegible] Metalle nur in bestimmt namhaft gemachte Fabriken [illegible], leide nur sehr wenig, weil der Eisenhändler [illegible] neben dem Schiffsbauindustriellen seine Werkstatt aufgeschlagen habe, und die Umgehung der Vorschriften [illegible] sei.

Babin-Chevaye (konserv. Republ.), ein Werftbesitzer aus Nantes, trat gleichfalls für das Gesetz ein. Für ihn handelte es sich [illegible] um die Frage, ob Frankreich überhaupt eine Handelsmarine, die Schule und Pflegeanstalt seiner Flotte, ob es noch Schiffsbauwerften, die Schule und Pflegeanstalt seiner Arsenale, und ob es noch Handwerker haben will, die fähig sind, es in den Stand zu setzen, sich selbst seine Verteidigungsmittel, seine Kriegsschiffe, zu konstruieren." Er rief der Kammer zu: „Alle Industrien, außer der unsrigen und der Landwirtschaft, werden geschützt!" Die Arbeiter verliefsen deshalb die Werften und würden Zimmerleute. Die Unterstützung, welche dem Schiffsbau durch die zollfreie Einfuhr der Materialien gewährt würde, sei ganz illusorisch. Denn die Holzschiffe würden niemals aus fremdem Holz erbaut, weil das französische Eichenholz viel besser wäre. Ebenso verhielte es sich mit den anderen Rohstoffen, wie Segeltuch, Tauen und dergleichen. Diese Ermächtigung bringe also nur die Gefahr mit sich, dass die billigeren und schlechteren Produkte die [illegible] verdrängten. Bei den Eisenschiffen läge die Sache nicht minder ungünstig, weil der Schiffsbauer das gute englische Eisen keineswegs ganz frei bezöge. Erstens müsse er die Transportkosten bezahlen, und zweitens bezahle die Zollbehörde für Nietgeräte [illegible] importiertes Roheisen würde danach nur zu [illegible] als frei angesehen, sodass noch immer [illegible] oder [illegible] Fr. für die Tonne zu zahlen seien.

Frankreich produziere also bedeutend teurer als England, welches [illegible] durch seine Handels- und Staatsflotte [illegible] Verbrauch befriedigen könne. Durch diese [illegible] wurde auch die Arbeitskraft billiger, obwohl der [illegible] Arbeiter in England einen höheren Lohn erziele.

[illegible] besprach dann die vorgeschlagenen Heilmittel. Prämien wären ihm nach dem Stand des Budgets kaum möglich. Den Vorschlag, dass der Staat alle seine Schiffe [illegible] vergeben könne, lehnte er ab, weil das [illegible] für einen Kriegsfall geschulte Arbeiter zur Verfügung haben müsse. Als Prämien nur die Franzisierungsgebühren zu [illegible]. Jedes Land muss sich selbst seine Waffen für den wirtschaftlichen und jeden anderen Kampf [illegible], so schloss er seine mit gewissem Beifall aufgenommene Rede.

[illegible] (konserv. Republ.), führte den [illegible] der [illegible] auf das Fehlen der Ausfuhrfracht zurück. [illegible] nur Rohmaterialien, Seiden-

zeuge und Luxuswaren jeder Art. Diese Ausfuhr käme gegen Englands Massenartikel, zu denen er besonders Kohle, Eisen und Maschinen rechnete, und gegen die Beförderung des Auswandererstromes gar nicht in Betracht. Aber auch die Rückfracht fehle der französischen Marine seit der Erfindung der Rübenzuckerproduktion und seit der Zeit, wo Nordamerika angefangen habe, seine Baumwolle allein zu exportieren. Nur die Kolonien und Südamerika ständen Frankreich noch offen.

Die unheilvolle Wirkung der napoleonischen Gesetze folgerte René Brice aus der Statistik der Schiffahrtsbewegung seit 1860. Darnach betrug die Ein- und Ausfuhr zur See von und nach Frankreich:

1860 6856000 Tonnen
1868 10646000 „

Davon belief sich der Anteil der französischen Marine:

1860 auf 5500000 Tonnen
1868 auf nur 4199000 „ . —

Der Berichterstatter Ancel faſste als einer der letzten Redner noch einmal alle Gründe für die Annahme der Vorlage zusammen. Die gesetzliche Festlegung der Entrepot- und Flaggenzuschläge hätte die Kommission deswegen beschlossen, weil bloſse Dekrete des Präsidenten ihr keine genügende Sicherheit boten. Mit dem Gesetze träfe man nur die indirekte Schiffahrt. Kein Land hätte also für seine eigenen Produkte Nachteile zu befürchten. Dagegen genösse bei Staaten, welche keine ausreichende Marine besäſsen, die französische groſse Vorteile.

Gewiſs wandle sich die Schiffahrt stetig mehr und mehr um, und Eisen-Dampfschiffe hätten die Zukunft. Aber die Segelschiffahrt besäſse noch immer fast eine Million Tonnen und hätte sich ohne Subvention auf dieser Höhe gehalten, während von den 142000 Tonnen der Dampfschiffahrt 104000 staatlich unterstützt seien.

Nur die beiden Häfen, in welchen die subventionierte Marine hauptsächlich verkehre, protestierten jetzt, weil dann die anderen Häfen, die doch kaum von geringerer Wichtigkeit seien, wieder den Wettbewerb mit ihnen aufnehmen könnten.

„Um eine Kriegsmarine zu haben,“ so schloſs Ancel, „brauchen wir eine Seebevölkerung; um eine Seebevölkerung zu haben, um sie zu unterhalten, um sie leben zu lassen, brauchen wir eine Handelsmarine. . . . . . Wir haben zu oft gegen uns die Gewalt der Thatsachen gehabt, hören wir auf, ... ihr die Gewalt der Gesetze an die Seite zu stellen!“ —

Aus der dreitägigen Debatte ging eine groſse Bereitwilligkeit der Kammer hervor, die Vorlage anzunehmen. Die augenscheinlich vorhandene Majorität beachtete aber die Haupteinwände der Opposition recht wenig, zumal die Behauptung

2*

Johnstons, dafs das ganze Gesetz durch den Wortlaut der Handelsverträge unausführbar sei. Der Berichterstatter Ancel hüllte sich darüber in ein sehr beredtes Schweigen.

Als dann Johnston die Regierung energisch aufforderte, sich zu der Sache zu äufsern, gab der Minister des Auswärtigen, de Rémusat (linkes Centrum), seine Behauptung zu. Der Finanzminister Pouyer-Quertier bat aber, das Gesetz trotzdem anzunehmen, weil die Regierung damit eine positive Unterlage zu den Verhandlungen mit Österreich hätte. Der Minister stellte die Lösung der Wiener Konvention, an der Österreich in der That nur ein geringes Interesse hatte, als ganz leicht hin. Er hatte aber, wie ich noch zeigen werde, nicht mit anderen, auswärtigen Faktoren gerechnet, die für die Wiener Politik ausschlaggebend waren.

Das Gesetz wurde im Princip mit 501 gegen 140 Stimmen angenommen. Doch brachte die Diskussion der Artikel noch einige Zusätze, so den Antrag Champvallier, dafs für die Produkte der französischen Kolonien die Flaggenzuschläge fallen sollten, und den Antrag Beaucarne-Leroux (linkes Centrum), welcher im Interesse der Landwirtschaft den Guano zollfrei machte.

Andere Vorschläge zu Gunsten des Düngers überhaupt, ferner für Getreide, Mineralien, Kohle, Holz, ölhaltige Samen wurden abgelehnt; ebenso ein sehr gerechtfertigter Antrag Javal, der das Inkrafttreten des Gesetzes bis zur Lösung der Handelsverträge aufgeschoben wissen wollte.

Das ganze Gesetz wurde dann am 30. Januar 1872 mit 414 gegen 234 Stimmen genehmigt.

e) Anwendung des Gesetzes.

Die Schwierigkeiten aber, welche seiner Anwendung im Wege standen, spiegeln sich sehr bezeichnend in einem Cirkular der Generaldirektion der Zölle vom Mai 1872 wieder[1].

Vom Flaggenzuschlag befreit waren darnach die Schiffe aller Vertragsländer, aufser Spaniens, bei direkter Einfuhr; bei der Einfuhr von allen Ländern überhaupt die österreichischen, belgischen, holländischen, italienischen, schwedisch-norwegischen, die Zollvereins- und die portugiesischen Schiffe. England unterlag der Flaggengebühr bei indirektem Verkehr, aber nicht für die Hauptartikel: Baumwolle aus Indien, Jute und Wolle aus Australien. Dieselben Ausnahmen finden sich bei den nur für den indirekten Verkehr aufsereuropäischer Produkte eingeführten Entrepotzuschlägen von 3 Fr. auf 100 kg. Doch durften infolge des Vertrages mit Belgien auf Reis, Pottasche, Salpeter und Fette nur Zuschläge von 2,40 Fr. bei

[1] H.-A. 1872 II S. 147.

der Einfuhr über Vertragsländer (aufser Spanien) gelegt werden. Ferner konnten auch die hohen droits de francisation mit 30—60 Fr. auf die Mefstonne nicht auf die oben erwähnten Staaten angewendet werden. Schiffe aus diesen Ländern entrichteten also bei ihrer Importierung auch fernerhin nur die alte Nationalisierungsabgabe, den Bilanzzoll von 2 Fr. auf die Mefstonne. Die mit diesem Zoll im Gesetz von 1866 zusammenhängende Bestimmung der abgabefreien Zulassung aller zum Schiffsbau dienenden Rohstoffe und Halbfabrikate blieb in gleicher Weise bestehen.

f) Verhandlungen mit Österreich.

Den Schlüssel zur Lösung der diplomatischen Schwierigkeiten hielt, wie schon erwähnt, Österreich-Ungarn in der Hand[1]. Bereits am 22. Januar 1872 hatte der Minister Graf de Rémusat eine mündliche Besprechung mit dem Bevollmächtigten Österreichs in Versailles, Hogos. Am 31. Januar übermittelte der französische Botschafter in Wien, Marquis de Banneville, eine Note an den Minister des Äufseren im Wiener Kabinett, Grafen Andrassy, im Sinne jener Besprechung, welche Hogos seinerseits auch der Regierung mitgeteilt hatte. In dieser Mitteilung[2] heifst es: „Herr de Rémusat denkt, dafs die den beiden Flaggen hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben bewilligte reciproke Gleichstellung der französischen Handelsflotte und allen beteiligten Industriebranchen einen fühlbaren Schaden verursacht hat, weil das Princip, welches die Grundlage des franko-österreichischen Vertrags bildet, anderen seefahrenden Nationen zu gute kommt, die infolge dieser Konvention die Behandlung der meistbegünstigten Staaten geniefsen."

Der Graf Banneville betonte in seiner Note vor allem die Budgetschwierigkeiten und bat demgemäfs um die Abschaffung zweier Vertragsbestimmungen: 1. der Gleichstellung der Flaggen für die indirekte Schiffahrt; und 2. der Zulassung österreichischer Schiffsbauten mittelst einfachen Bilanzzolls von 2 Fr. auf die Tonne.

Diese Forderungen bedeuteten für Österreich durchaus keine principielle Frage. Sie waren nur als Folge des französischen Gesetzes vom Mai 1866 in den Schiffahrtsvertrag hineingekommen. Österreich verkaufte nur sehr wenig Schiffe, und seine Flagge rechnete kaum unter der indirekten Schiffahrt zwischen Frankreich und dem Ausland. Aber es schienen doch Bedenken vorzuliegen.

Als nach zwei Monaten noch keine Antwort eingelaufen war, sandte deshalb Banneville an Andrassy eine zweite Note

[1] Amé, op. cit. II cap. XVIII.
[2] Amé, op. cit. II S. 316.

am 21. März 1872 mit dem Angebot seiner Regierung, die österreichische Flotte für das Mittelländische Meer der französischen gleichgestellt zu lassen.

Österreich hätte sehr gut darauf eingehen können, weil seine Handelsflotte im Verkehr mit Frankreich doch nur für das Mittelländische Meer in Frage kommt, während die grofsen Konkurrenznationen, zumal England und das Deutsche Reich, die Häfen des Atlantischen Oceans benutzen. Aber Andrassy verweigerte am 28. März die Annahme des Vorschlags, weil derselbe gegen das Princip verstofse. Der wahre Grund der Ablehnung lag indessen in der Abhängigkeit der Wiener Politik von dem Berliner Ministerium des Äufseren. Man entsinnt sich, dafs Bismarck im Frankfurter Frieden Frankreich die Möglichkeit zugestanden hatte, von den deutschen Schiffen Flaggen- und Tonnengebühren zu erheben. Aber die wirkliche Ausführung dieser Bestimmung hatte er doch durch die Meistbegünstigungsklausel zu verhindern gewufst. Den Beweis dafür, dafs Bismarck auch jetzt mit all' seinem Einflufs bemüht war, die französischen Forderungen zu hintertreiben, und dafs er von Anfang an genau in den diplomatischen Verkehr Frankreichs mit Österreich eingeweiht war, findet man in einem Briefe, welchen der Reichskanzler am 26. April 1872 an den Vertreter Preufsens in Wien, den General von Schweinitz, als Antwort auf eine Note Andrassys geschickt hat. Dieser Brief, den die Kreuzzeitung vom 28. September 1872 aus dem österreichischen Rotbuch von 1872 (Nr. 6) zum Abdruck brachte, legt in erschöpfender Weise die Beweggründe zu dem österreichischen Vorgehen dar und wirft aufserdem ein bedeutsames Schlaglicht auf die französische Handelspolitik überhaupt. Ich will ihn deshalb an dieser Stelle unverkürzt zum Abdruck bringen. Er lautet[1]:

„Der Herr Graf Károlyi hat mir die nebst Anlagen zu vertraulicher Kenntnisnahme abschriftlich beigefügte Depesche des Herrn Grafen Andrassy vom 26. v. M. mitgeteilt, welche sich auf die handelspolitischen Verhältnisse zwischen Österreich und Frankreich bezieht. Es ergiebt sich des näheren daraus, wie von Frankreich eine Modifikation des Art. 6 des österreichisch-französischen Schiffahrtsvertrages vom 11. Dezember 1866 und des Tarifes A zum österreichisch-französischen Handelsvertrage von demselben Tage beantragt, dieser Antrag aber von Österreich abgelehnt worden ist. Der Herr Graf Andrassy hebt zugleich hervor, dafs Österreich bei Ablehnung jener Modifikationen, durch welche seine industriellen und Schiffahrtsinteressen, namentlich nach dem Verzicht Frankreichs

[1] Die Angabe dieses Briefes verdanke ich Herrn Prof. Dr. Horst Kohl, dem ich für seine liebenswürdige Auskunft an dieser Stelle meinen herzlichen Dank sage.

auf die Wiedereinführung des Flaggenzuschlags in den Häfen des Mittelmeers, unmittelbar nicht in hohem Grade berührt würden, sich wesentlich durch allgemeine Gesichtspunkte und insbesondere durch die Rücksicht auf Deutschland habe leiten lassen. Ich habe von diesen Mitteilungen mit dem lebhaftesten Interesse Kenntnis genommen. Österreich ist das einzige Land, welchem die durch das französische Gesetz vom 12. Mai 1866 verfügte, jetzt zurückgenomme Aufhebung des Flaggenzuschlags vertragsmäfsig zugesichert ist. Alle Länder, welche das Recht haben, in Frankreich die meistbegünstigte Behandlung in Anspruch zu nehmen — und zu diesen Ländern gehört Deutschland — sind daher der Befreiung vom Flaggenzuschlage für die auf ihren Schiffen in französische Häfen eingeführten Waren fremden Ursprungs so lange, aber auch nur so lange sicher, als jene vertragsmäfsige Bestimmung zwischen Österreich und Frankreich fortbesteht. Das Interesse der deutschen Reederei und des deutschen Handels ist also bei der Aufrechterhaltung dieser Vertragsbestimmung in hohem Grade beteiligt. Der Wert, welchen unter diesen Umständen die von der K. und K. österreichisch-ungarischen Regierung getroffene Entschliefsung für uns hat, wird indessen noch durch eine allgemeine Erwägung in hohem Grade gesteigert. Nachdem Frankreich sich im Laufe des verflossenen Decenniums das unleugbare Verdienst erworben hatte, durch ein System von Handelsverträgen, welche mit gegenseitigen Tarifermäfsigungen die gegenseitige Zusicherung der Rechte der meistbegünstigten Nation verbanden, den handelspolitischen Beziehungen der europäischen Staaten eine neue und gesunde Grundlage zu geben, dem Verkehre der Völker neue Bahnen zu eröffnen und ihrem friedlichen Wettkampfe erweiterten Spielraum zu sichern, ist dort gegenwärtig eine rückläufige Strömung zur Geltung gelangt, welche den erreichten Fortschritt, soweit Frankreich dabei beteiligt ist, wieder in Frage zu stellen droht. Wenn auch zu hoffen ist, dafs die Gegenströmung, welche durch die aus der Erleichterung des Verkehres erwachsenen Interessen getragen wird, mit der Zeit wieder Kraft gewinnen und der rückläufigen Tendenz die Wage halten werde, so ist doch unverkennbar, dafs das Wiederemporkommen einer freisinnigen handelspolitischen Richtung des französischen Staatswesens wesentlich erschwert und verzögert werden würde, wenn es der gegenwärtig herrschenden Strömung gelänge, Verkehrsschranken, welche niedergerissen sind, wieder zu errichten. Denn an die wieder errichteten Verkehrsschranken würden neu entstehende industrielle Interessen sich anlehnen, welche in der Rückkehr zu einer freisinnigen Handelspolitik eine Gefährdung ihrer Existenz erblicken und dadurch dem Widerstande gegen dieselbe neue Kräfte zuführen würden. Es ist daher ein gemeinschaftliches Interesse aller europäischen

Staaten, dafs die in der früheren Epoche von Frankreich geschlossenen Handelsverträge so lange ihre Kraft bewähren, bis der öffentliche Geist Frankreichs die augenblicklich dem Schutzzollsystem günstige Stimmung in sich überwunden hat. Von allen Handelsverträgen Frankreichs hat der österreichisch-französische noch die längste Geltungsdauer vor sich, da er erst mit dem Jahre 1876 abläuft. Er begreift durch die Bestimmung im zweiten Absatze seines Art. 2 den gesamten französischen Konventionstarif in sich und sichert somit für seine Dauer den Erzeugnissen aller Nationen, welchen in Frankreich die Rechte der Meistbegünstigung vertragsmäfsig zugesichert sind, die Zulassung zur Einfuhr in Frankreich nach dem Konventionstarife. Thatsächlich sichert er das gleiche den Erzeugnissen derjenigen Länder, welchen Frankreich die Handelsverträge gekündigt hat, da es sich diesen gegenüber wohl kaum eher zu Tariferhöhungen entschliefsen dürfte, als nachdem es zu deren allgemeiner Einführung freie Hand gewonnen hat. Österreich hat also die Möglichkeit und damit den Beruf, Frankreich noch auf eine Reihe von Jahren vom protektionistischen Rückschritt zurückzuhalten und dadurch nicht nur den auf dem freisinnigen Konventionstarife erwachsenen Verkehrsbeziehungen auf längere Zeit den Fortbestand und die Möglichkeit der Fortentwicklung zu gewähren, sondern auch hoffentlich Europa vor jedem ernsten Rückschritte auf diesem Gebiete zu behüten. Es ist als ein Glück für die handelspolitische Entwicklung in Europa zu erachten, dafs die Regierung des Staates, welchem die gegenwärtige Situation den entscheidenden Einflufs auf die handelspolitische Entwicklung in Europa in die Hand legt, die Aufgabe, welche diese Lage ihm stellt, mit klaren Blicken erkennt und zu lösen bereit ist. Ich lege Wert darauf, dafs Euere Excellenz die K. und K. österreichisch-ungarische Regierung eingehend von dem Eindrucke unterrichten, den die Mitteilungen des Herrn Grafen Károlyi auf mich gemacht haben. Falls es gewünscht wird, sind Sie ermächtigt, ihr gegenwärtigen Erlafs abschriftlich mitzuteilen.“ Gez. v. Bismarck.

Frankreich hatte also in den Verhandlungen mit Österreich eine diplomatische Niederlage erlitten. Der wesentlichste Teil des Gesetzes vom 30. Januar konnte nicht ausgeführt werden, und nur die Erhebung gewisser Entrepotzuschläge von Nichtvertragsstaaten und die ursprünglich von der Regierung allein geplanten, auch die französische Marine belastenden Quaiabgaben halfen in ungenügender Weise einige Lücken des Budgets auszufüllen.

Die Depesche Bismarcks spricht ganz allgemein von einem Erstarken der schutzzöllnerischen Bewegung, nicht nur in Bezug auf die Schiffahrtspolitik. Denn als der grofse deutsche

Staatsmann sich zu dieser Kundgebung seiner damaligen ökonomischen Anschauungen veranlafst sah, war in Frankreich bereits ein weiterer wirtschafts- und finanzpolitischer Kampf zum Teil ausgefochten worden, der das Vorhandensein einer grofsen Mehrheit von Anhängern des Schutzzollsystems in der Kammer offenbarte, wenn sich diese Mehrheit auch nicht sofort der im Princip auf gleichem Boden stehenden Thiers'schen Politik anschlofs.

III. Kapitel.

Die Rohstoffzollvorlage bis zur Regierungskrisis am 20. Januar 1872.

1. Anzeichen des Widerstandes.

Ich trete damit in eine Schilderung der parlamentarischen Debatten über den heifs umstrittenen dritten und wichtigsten Teil der Regierungsvorschläge ein; ich komme zu der geplanten Verzollung der Rohstoffe für die Textilien und andere Fabrikate, kurzweg matières premières und matières brutes genannt. Für Thiers und Pouyer-Quertier war die Frage von entscheidender Bedeutung, da ihnen diese Steuer zusammen mit den kompensatorischen Zöllen für die aus den betreffenden Rohstoffen hergestellten Fabrikate allein eine Summe von 180 Mill. Fr. jährlich bringen sollte. Deshalb liefsen sie kein Mittel unversucht, um ihr Werk erfolgreich zu machen. Thiers, der Präsident der Republik wohnte persönlich den langwierigen Debatten bei und griff mehrere Male in die Diskussion ein. Er liefs sich sogar des öfteren in der Hitze des Gefechts gegenüber Rednern der Opposition zu Zwischenrufen hinreifsen, wobei ihn nur seine Stellung als Oberhaupt des Staates und seine allgemeine Beliebtheit vor leisen Mahnungen des Kammerpräsidenten bewahrten.

Aber es galt auch, eine starke und mit streng sachlichen Gründen hervortretende Gegnerschaft zu überzeugen. Wurden doch bereits im beratenden Ausschufs für Künste und Gewerbe (comité consultatif des arts et manufactures; Gewerbekammer), dem der Tarif der Regierung zur Umarbeitung der Wertzölle in specifische (Gewichts-, Stück-, Mafszölle) vorgelegen hatte, Einwürfe von Männern erhoben, die politisch und wirtschaftlich bisher zu den Anhängern von Thiers gerechnet hatten, von Führern der industriellen Gruppen, die früher Seite an Seite mit ihm die kaiserliche Handelspolitik bekämpft hatten.

Auch sonst zeigten sich Anzeichen eines heftigen Widerstandes. Der Abgeordnete Bonnet (rechtes Centrum) beantragte, allerdings vergeblich, vor der Beratung erst wieder die schon 1870 beschlossene, durch den Krieg unterbrochene Enquete

über die allgemeine Wirtschaftslage vorzunehmen. Rouveure (Gruppe Feray) wollte die Belastung der Rohstoffe durch eine Salz- und eine Einkommensteuer ersetzt wissen: „Die Rohstoffe belasten, hieſse die Henne auf den goldenen Eiern töten".

2. Kommissionsbericht.

Am 31. August 1871 legte der Abgeordnete Casimir-Périer seinen Bericht über das Budget und zugleich über die aus den matières premières zu erzielenden Einnahmen vor. Die Kommission hatte mit dem Regierungsprojekt tiefgreifende Änderungen vorgenommen. Statt der 180 Mill. Fr., welche Pouyer-Quertier aus den Wertzöllen von 20 % auf die Textilrohstoffe und 5 oder 10 % auf andere Rohstoffe, beides in Verbindung mit Zollrückvergütungen für die Wiederausfuhr von Fabrikaten, erwartet hatte, beschloſs die Kommission mit 16 gegen 10 Stimmen nur 50—60 Mill. Fr. zu bewilligen, die unter Verwerfung jeder Art von Zollrückgaben aus einer Verzollung von 3 % von allen Importen, auſser Cerealien, Kohlen und den schon durch das Gesetz vom 8. Juli besteuerten Kolonialwaren erhalten werden sollten.

Das Einnahmedeficit suchte die Budgetkommission durch andere Steuerprojekte, deren wichtigstes eine Einkommensteuer von 80 Mill. Fr. war, auszugleichen.

Die Mehrheit bekämpfte vor allem die Rückzölle (drawbacks), bei denen erfahrungsgemäſs die schlimmsten Miſsbräuche vorgekommen waren. Auch die statt dessen am 8. August vom Finanzminister angeregte admission temporaire, die zeitweilige freie Zulassung von Rohstoffen zur Veredelung und Wiederausfuhr, wurde abgelehnt, zumal für Seide. Denn zahlreiche Industrielle, welche die Kommission vernommen hatte, hatten ihr die Auskunft gegeben, daſs man bei dem Export von Seidenzeugen unmöglich unterscheiden könne, wieviel von anderen Textilien oder gar Farbstoffen in das Gewebe eingetreten wäre. Der Rohstoff könne sogar bis zu 300 % mit Farbe belastet sein.

Die Regierung hatte deshalb für Seide den 20 %-Wertzoll mit drawback aufgegeben und statt dessen einen solchen von 2 % ohne Rückzoll beantragt.

Aber die Kommission erklärte sich damit erst recht nicht einverstanden, weil auf diese Weise die breiten Massen durch Verteuerung der anderen Textilien gegenüber den reichen, Seide konsumierenden Klassen empfindlich geschädigt würden.

Auch die Frage der Handelsverträge wurde besprochen und erwähnt, daſs sich England kaum geneigt zeigen würde, einen Handelsvertrag, welcher 1860 nur durch einen Staatsstreich Napoleons möglich war, aufzugeben. Indessen hatte man in dieser Hinsicht Vertrauen zu der Regierung, zumal

diese erklärte, dafs sie in keinem Falle an die Wiedererrichtung des Hochschutzzollsystems denke.

„Aber es ist doch", so schliefst der Bericht Casimir-Périers, „ein Marsch einzuschlagen, welcher sich Frankreich naturgemäfs bietet, und der ihm erlaubt, seine Freiheit wieder zu gewinnen, ohne die den Mächten schuldige Rücksicht zu verletzen, mit denen man in seinem Namen Verträge abgeschlossen hat. Dieser Marsch besteht darin, einen Generaltarif vorzubereiten — nicht nach den abstrakten Angaben dieses oder jenes ökonomischen Systems, sondern nach den Thatsachen — und sodann, die Kündigung der diplomatischen Konventionen zu verlangen . . . . . . Unsere gebieterischen Bedürfnisse sprechen zu laut, als dafs wir einen Zweifel über den Erfolg unserer Diplomatie haben könnten." —

Das Jahr 1871 ging vorüber, ohne dafs es zu einer Generaldebatte kam. Casimir-Périer, an dessen Stelle Léonce de Lavergne (rechtes Centrum, Orleanist) und de Lasteyrie (linkes Centrum) traten, war mittlerweile Minister des Inneren geworden, sodafs sonderbarerweise der Hauptgegner der Regierung in einer der wichtigsten Fragen dieser selbst angehörte. Aber Thiers und Pouyer-Quertier hielten trotzdem ihr Projekt aufrecht, nur dafs sie an Stelle der Wertzölle der Kammer nunmehr einen specifischen Tarif vorlegten.

Die darin berechneten Abgaben erhoben sich nur ausnahmsweise bis zu 20 %, die meisten blieben in der Höhe von 12 bis 15 %; der Jutezoll betrug nur 6 %. Die Einnahmen waren nicht mehr auf 180, sondern nur noch auf 155 Mill. Fr. festgesetzt.

3. Generaldiskussion.

a) Regierungs- und Kommissionsprojekt.

Am 10. Januar 1872 begann die aufserordentlich gründliche und umfangreiche, daher noch lange hin berüchtigte Generaldiskussion mit der Oppositionsrede des freihändlerischen Abgeordneten Tirard (republik. Linke), welcher die vorgeschlagene Steuer die unheilvollste von allen je erörterten nannte, da sie 1) für den Staat nur eine ganz ungewisse Einnahmequelle wäre, während dieser eine bestimmte Summe brauchte; da sie 2) von der Bewilligung fremder Mächte abhinge; und da sie 3) dem auswärtigen Handel einen tötlichen Schlag versetzte. Tirard beklagte die bereits beschlossene Verwerfung der Einkommensteuer, welche nur die Gewinne getroffen haben würde. Die Belastung der Rohstoffe würde die Arbeit treffen.

Analogieen anderer Länder hätten für Frankreich nicht die geringste Beweiskraft. Amerika könne seine Einfuhr von Rohstoffen ruhig mit Abgaben belegen, weil dort unter dem

Staatsschutz die Entwicklung einer eigenen Industrie für den inneren Markt in der Bildung begriffen wäre. Frankreich hingegen habe für seine Fabrikate die Ausfuhr absolut nötig. Der Redner wandte sich scharf gegen die Auffassung Casimir-Périers, dafs ein geringer Zoll die Ausfuhr nicht schädigen würde. Nach dem Zeugnis fast aller Handelskammern und Industriellen mache der Ausfuhrhandel nur sehr bescheidene Verdienste, deren Menge erst Gewinn bringe. Eine geringe Verteuerung der Rohstoffe würde also die Fabrikanten zu dem gefährlichen Mittel zwingen, die Löhne herabzusetzen, um den Markt zu behaupten. Die Preise zu erhöhen, wäre unmöglich. Denn die Auffassung der industriellen Chauvinisten, dafs Frankreich in vielen Produkten dem Ausland so überlegen sei, dafs es auch bei höheren Preisen noch Absatz finde, sei eine thörichte Redensart. Dabei gab Tirard zu: „Ja, Frankreich ist trotz seines Unglücks ein grofses und edles Land, welches wunderbare Hilfsquellen besitzt und in nichts den anderen Nationen hinsichtlich der Intelligenz, des Wissens und der Fähigkeit zur Arbeit nachsteht". Er erkannte sogar an, „dafs seine Fabrikate eine wirkliche Überlegenheit über die fremden Erzeugnisse durch ihre Eleganz, ihren Geschmack und ihre unaufhörlich wechselnde Neuheit" haben. Aber der Export dieser Waren befände sich grofsenteils in den Händen von Ausländern, weil der Franzose es verschmähe, die fremden Sprachen zu lernen, zu reisen, und die grofsen wirtschaftlichen Fragen zu studieren. Ferner würde die Konkurrenz immer stärker, wie die Seidenindustrie Deutschlands und der Schweiz beweise, die z. B. für Schirme bereits bessere und billigere Stoffe zu liefern imstande sei.

Auch die Behauptung, dafs das Ausland, um nicht den französischen Absatz einzubüfsen, die Zölle bezahlen würde, träfe nicht zu. So wäre die australische Wolle gar nicht mehr auf Frankreich angewiesen, sondern begegne bereits auf anderen Märkten einer starken Nachfrage, besonders Amerikas. Infolgedessen seien auch die Wollpreise in London schon um 30—35 % gestiegen.

Die gewichtigsten Bedenken hatte Tirard gegen das Rückzollsystem. Vor dem Jahre 1860, als das drawback noch existierte, hätte der Wollzoll aus diesem Grunde nur ganz geringe Einnahmen gebracht. Einmal hätte man sogar an Rückzöllen 1,8 Mill. Fr. mehr erstattet, als eingenommen. Durch die genauen, zeitraubenden Prüfungen der Zollämter würde aufserdem eine der Grundbedingungen des Handels, die Schnelligkeit der Lieferung, unterbunden. Die zeitweilige Zulassung statt des Rückzolls verwarf Tirard deshalb, weil sie nur im Interesse der Grofsindustrie läge, während die Kleinindustrie, z. B. die umfangreiche Fabrikation der articles de Paris, einen selbständigen Import von grofsen Rohstoffmengen

und wieder den Fabrikexport unmöglich in die Hand nehmen könnte.

Der Vorschlag der Kommission mit den anscheinend geringeren Zöllen ohne Rückerstattung sei ja einfacher, aber noch gefährlicher, da er nicht nur den Aufsenhandel, sondern auch den Innenhandel schädigen würde.

Der Herzog Decazes (rechtes Centrum) widersprach dieser Behauptung und suchte die Kammer für den Kommissionsvorschlag zu erwärmen. Er that dies aber in so eigentümlicher Weise, dafs man nach seiner Rede zweifelhaft sein konnte, ob er ein Anhänger dieses Vorschlags war oder nicht. Er wies nämlich zuerst aus dem Wortlaut der Handelsverträge nach, dafs jede Verzollung von Rohstoffen überhaupt ausgeschlossen wäre. Dann kritisierte er die Regierungsvorlage und empfahl zum Schlufs ein Zurückkommen auf die Salzsteuer, auf Zuschläge zur Grundsteuer, auf eine Gewerbe- und Umsatzsteuer (Antrag Feray). „Alles dies," so schlofs er, „ist vorzuziehen, und zwar bei weitem, nicht nur dem Projekt der Regierung, sondern sogar dem Projekt der Kommission, das ich nur unter diesem Vorbehalt verteidigt habe." —

Das Kommissionsprojekt fiel damit unter den Tisch. Es wurde freilich noch hie und da in der Debatte erwähnt und von zwei Rednern, Deseilligny und Montgolfier, sowie vom Regierungstische aus, bekämpft, fand aber nur geringe Beachtung und wurde schliefslich gar nicht zur Abstimmung gebracht. Die Kommission zog ihre Anträge zurück.

b) Regierungsvorlage allein.

α) Einleitung.

Um so gründlicher aber ging die Opposition gegen den Regierungsentwurf vor. Die Erörterung über denselben erfolgte jedoch in so umfassender Weise, und die einzelnen Redner — es kamen mehr als 20 zum Wort — zogen so viele Dinge in die Diskussion hinein oder wiederholten sich ganz ausführlich, dafs es bei einer Schilderung dieses parlamentarischen Kampfes unmöglich ist, die zeitliche Reihenfolge der Redner zu wahren und genauere Auszüge aus ihren Reden zu geben. Es ist für die Klarheit der Darstellung notwendig, die einzelnen gröfseren Gedankenreihen, die wieder und wieder angeknüpft, weiter geführt oder widerlegt wurden, gesondert zu betrachten.

Den Hauptraum in der Diskussion nahm die Untersuchung über die zu erwartende Wirkung der neuen Zölle auf die französische Volkswirtschaft ein. Industrie und Aufsenhandel schienen bedroht; die Landwirtschaft versprach sich dagegen grofse Hoffnungen von dem Gesetz.

Die fiskalische Seite der Frage, um die es sich doch bei

der Vorlage in erster Linie gehandelt hatte, trat demgegenüber etwas in den Hintergrund. Die meisten Gegner der Regierung waren von der Ablehnung der Vorlage überzeugt, so dafs sie lieber andere Steuervorschläge, die auf allen Seiten in Hülle und Fülle auftauchten, auf ihre finanziellen Ergebnisse hin prüften. Thiers und Pouyer-Quertier verteidigten dagegen ihr Zollprojekt und sahen sich gezwungen, ein eingehendes Bild von der gesamten Finanzlage des Staates zu geben.

So wuchs sich die Debatte einerseits zu einer Erörterung über die ganze Wirtschaftspolitik Frankreichs, andererseits über seine Finanzpolitik aus. Schliefslich wurde auch die völkerrechtliche Seite der Vorlage besprochen und zuletzt zum Hauptgegenstand der oppositionellen Kritik gemacht.

Ich werde demgemäfs meiner Schilderung der parlamentarischen Arbeit diese drei grofsen Gesichtspunkte zu Grunde legen und zu zeigen versuchen, in welcher Weise die ökonomische, die fiskalische und die vertragspolitische Seite der Frage sich in den Reden der verschiedenen Abgeordneten widerspiegelte. —

β) Volkswirtschaftliche Seite.

1. Interesse von Handel und Industrie.

Der Herzog Decazes betonte in seiner Rede vornehmlich die Notwendigkeit der Erhaltung des französischen Aufsenhandels: „Der Export ist unsere Rettung, ist unsere Hoffnung, ist das einzige Mittel, welches uns bleibt, um uns im Ausland zahlungsfähige Schuldner zu schaffen und um unserer Finanzlage ein wenig Elasticität und Biegsamkeit zu geben. Wir müssen ihn also schonen, selbst auf Kosten grofser Opfer im Innern.“ Die innere Konsumtion könne unmöglich gesteigert werden. Daher wäre die Fortentwicklung der Industrie nur durch einen stetig steigenden Ausfuhrhandel zu erlangen. Rohstoffzölle aber würden diese Entwicklung untergraben, wobei der Rückzoll in keiner Weise genügenden Schutz bieten würde. Jedenfalls stände sofort ein Rückgang des Verbrauchs, zumal von Wollen- und Baumwollwaren, im Inlande und damit eine Schädigung der einheimischen Industrie bevor. Am schlimmsten würde der Konsument getroffen, der Arbeiter, zu dessen Kleidung bedeutend mehr Rohstoffe nötig wären, als zu der des reichen Mannes.

In ähnlichem Sinne äufserte sich der Kohlen- und Eisenindustrielle Deseilligny (rechtes Centrum), aber unter einem weiteren Gesichtspunkte. Er verglich den Stand der französischen Volkswirtschaft mit dem früherer Zeiten und anderer Länder. Den Rückgang der französischen Ausfuhr führte er auf die veränderte Welthandelslage zurück. Frankreich hätte den amerikanischen Markt durch die Entwicklung der dortigen

Industrie verloren. Es kolonisiere außerdem zu wenig und könne deshalb neue Absatzmärkte kaum mehr gewinnen. Ehemals hätte Frankreich nur Luxuswaren exportiert, dagegen sich in der Neuzeit allerdings mehr den praktischen Bedürfnissen der Weltnachfrage angepaßt. So habe es in den letzten drei Jahren allein 40 % aller Brücken für Rußland geliefert. Aber diese Ausfuhr sei noch zu jung. Man dürfe sie in keiner Weise aufhalten, zumal da Frankreichs Industrie schon an und für sich einen schwereren Stand als die Industrie der anderen Staaten habe: die Lage der Fabriken im Innern des Landes erhöhe die Kosten durch Verteuerung der Fracht. Für wichtige Erzeugnisse, wie Kohlen, Seife, Chemikalien und Öle, müßte Frankreich außerdem größere Summen als das Ausland verwenden. — Die Arbeitslöhne erreichten freilich nicht die Höhe der englischen. Dafür wären dort aber weit mehr und bessere Maschinen zu finden und große Kapitalien leichter zu erlangen. In Deutschland andererseits käme der Arbeiter mit viel billigeren Arbeitslöhnen aus, namentlich in der Strumpfwarenbranche Sachsens. Für manche Industrieen, wie die Wollfabrikation, die Marseiller Ölindustrie, die Farbstoffindustrie von Le Havre, würde selbst ein geringer Zoll totbringend sein. Die vorgeschlagenen Abgaben könnte man demnach allerdings einen Schutzzoll nennen, aber einen Schutzzoll des Auslands gegen Frankreich.

Die Begünstigung der ausländischen Industrie betonte auch der Berichterstatter de Lasteyrie (linkes Centrum). Er führte als Beispiel die Ölindustrie an, die nach der Berechnung der Handelskammer von Lille durch die Belastung der ölhaltigen Samen um 17 % teurer als das Ausland produzieren würde.

De Lasteyrie bezweifelte durchaus den rein fiskalischen Charakter des Gesetzes: „Das ist die Fiskalität des Indianers, der den Baum fällt, um die Frucht zu pflücken." Die Folgen waren für ihn 1. im inneren Handel: Erhöhung der Preise, Rückgang des Konsums, Verringerung der Produktion, Zurückziehen der Kapitalien; 2. im auswärtigen Handel: Verlust des Marktes, Verlangsamung des Handels durch die zeitraubende Kontrolle, Korruption durch das drawback und schließlich Benachteiligung des französischen Konsumenten gegenüber dem Ausland, da das drawback die sonderbare Wirkung haben würde, daß die französischen Fabrikate im Ausland billiger als im Inland sein würden.

Dieser Auffassung von der schädlichen Wirkung des Rückzolls oder der admission temporaire schlossen sich die Deputierten Clapier, Feray (linkes Centrum), Montgolfier (Rechte), Ambroise Joubert (recht. Centrum), Scheurer-Kestner (Republ. Union), Dussaussoy (Bonapartist), Leurent (Rechte) und andere an. In der Hauptsache bewegte sich ihre Beweisführung um

folgende Punkte: Eine mathematisch richtige Wiedergabe des Zolls ist unmöglich, da die Abfälle der Rohstoffe bei der Fabrikatausfuhr doch im Lande bleiben, also weniger wieder ausgeführt wird, als in das Land hineinkommt. Aus diesen Abfällen können noch eine Menge Fabrikate hergestellt werden. Aufserdem ist eine genaue Prüfung der Exportwaren nach ihrem Gehalt an Rohstoffen unmöglich, es müfsten denn sämtliche Zollbeamten ausgebildete Chemiker sein. Die Erfahrung hat nun gelehrt, dafs zumal Seidenzeuge und andere Tuche mit einer Menge fremder, minderwertiger Stoffe vermischt werden können. Der so im Lande bleibende Überschufs von Rohstoffen drückt natürlich die Preise der heimischen Fabrikate herunter. Denn, wie ein Vertreter der Seidenindustrie äufserte: „Den Preis der Ware reguliert allein das Gesetz von Angebot und Nachfrage“. Die Einrichtung der zeitweiligen freien Zulassung der Rohstoffe zur Veredelung schien einzelnen Abgeordneten annehmbarer zu sein. Sie hat aber wieder den Nachteil, dafs der Staat, um Betrügereien zu verhindern, eine genaue Beaufsichtigung der betreffenden Fabriken, in welche der Rohstoff überführt wird, eintreten lassen mufs. Aufserdem ist sowohl Rückzoll, wie zeitweilige Zulassung nur für die Grofsindustrie lohnend, während die nicht exportierende Mittel- und Kleinindustrie mit dem teureren Rohmaterial arbeiten mufs.

Der Präsident der Republik, Thiers, wollte diese Beweisführung nicht gelten lassen. Für ihn wirkten die Rückzölle als eine Art Ausfuhrprämie. „Es ist unbestreitbar“, so wiederholte er des öfteren, „der Rückzoll ist eine Ausfuhrprämie.“ Dafs aber Zollhinterziehungen allein, und zwar unter der stillschweigenden Genehmigung des Staates den Grofsfabrikanten in die Lage setzten, billiger zu produzieren, schlug Thiers nicht so hoch an.

Schon der Herzog Decazes hatte die Gesinnung mancher Fabrikanten dahin gekennzeichnet: Sie „werden sich einzig und allein folgendes Problem stellen: ein Produkt zu schaffen, welches unter angenehmer und dem Auge wohlgefälliger Form so wenig Rohstoff wie möglich enthält und trotzdem beim Ausgang eine möglichst beträchtliche Zollrückerstattung bringt“.

Der Vorgang bei der admission temporaire trägt sich nach Deseilligny und anderen etwa folgendermafsen zu: Ein Fabrikant, sagen wir von Wollwaren, läfst sich einen Erlaubnisschein, acquit-à-caution, geben, auf Grund dessen er in seine nahe der Grenze gelegene Fabrik Rohwolle zollfrei einführt. Diese Wolle verarbeitet er aber nicht zu Exportartikeln, sondern er verkauft den Erlaubnisschein an einen Fabrikanten im Innern des Landes, der seine Rohstoffe, und zwar geringerer Qualität, aus seiner ländlichen Umgebung bezieht.

Dieser Fabrikant exportiert dann seine Waren. Der Überschufs, welchen die importierte, zollfreie, bessere Ware

über die schlechtere, exportierte erzielt, und ferner die Ersparung der doppelten Transportkosten bilden den Gewinn, den sich beide Fabrikanten teilen. Zu ihnen gesellt sich meist noch ein Zwischenhändler, der den Löwenanteil einstreicht, ohne eine andere Anstrengung zu haben, als den Schein zu verkaufen[1].

Es ist selbstverständlich, dafs der reelle französische Handel gegen diese Benutzung von gesetzlich zulässigen Bestimmungen Front machte und sich gegen die Rückzolleinrichtungen fast einstimmig erklärte.

Die Abgeordneten Deseilligny, Feray, Montgolfier und andere verlasen zahlreiche Depeschen der Handelskammern von St. Quentin, Amiens, Tourcoing, Roubaix, Beauvais, Boulogne-sur-Mer, Lille, Sédan und anderen, die sich sämtlich, mit Ausnahme der Handelskammern der Normandie, gegen die Regierungspolitik aussprachen. Die 64 chambres syndicales der Pariser Industrie fafsten folgende Resolution, welche Feray citierte: „Die Mitglieder der versammelten chambres syndicales von Paris protestieren energisch gegen die Regierungsvorlage, welche darin besteht, Einfuhrzölle auf die Rohstoffe zu errichten und auf das System der drawbacks zurückzukommen. Doch in der Erkenntnis der Notwendigkeit, dem Staatshaushalt neue Einnahmequellen zu verschaffen, werden sie die Lasten auf sich nehmen, welche ihnen von der Nationalversammlung auferlegt werden, unter jeder anderen Form, als der von Zöllen".

Die Kaufmannschaft von Marseille schlofs sich fast wörtlich diesem Beschlufs an. Ähnliche Äufserungen aus Lyon und Sainte Étienne führte Montgolfier an. Lyon fürchtete besonders für seinen Seidenmarkt gegenüber der Konkurrenz von Mailand und London; Sainte Etienne für seine Bandweberei gegenüber Köln, Elberfeld, Krefeld und Basel. 60 000 Arbeiter von Sainte Étienne hätten das Elend vor Augen. Die dortige Handelskammer depeschierte an Montgolfier: „Weisen Sie im Namen des Handels von Sainte Étienne mit Ihrer ganzen Energie die Steuer auf die Rohstoffe zurück! Seide, Baumwolle, Wolle werden sich in einem freien Lande weben lassen. Die englischen Händler haben den Deutschen ihre Aufträge versprochen, um dem französischen Zoll zu entgehen. Seit zwei Jahren hat sich die Zahl der Weber in Preufsen verdoppelt. Die Deutschen betreiben die Konstruktion neuer Webstühle mit unglaublicher Emsigkeit. Die Fabriken in Deutschland, im Elsafs, in der Schweiz haben zahllose Aufträge von Webstühlen durch Preufsen. In zwei Jahren wird ihr Werkzeug für die Höhe des auswärtigen Konsums geeignet

[1] Auf die besonderen Gestaltungen der admission temporaire in den Einzelfällen komme ich im Abschnitt II zu sprechen.

sein. Kein Auftrag wird mehr den beschwerlichen Weg nach Frankreich einschlagen. Unsere Industrie wird für immer ohne Rückkehr vernichtet sein".

Indessen, wenn auch die Grofsindustrie die Zollvorlage rundweg ablehnte, so zeigte sie sich doch aus patriotischen Gründen geneigt, dem Staatshaushalt in anderer Weise zu Hilfe zu kommen. Wie die Pariser Industrie, so erklärten auch andere, zu den erhöhten Ausgaben des Staates mehr, als zuvor, beitragen zu wollen. Ihre Vertreter in der Kammer entwickelten infolgedessen die verschiedenartigsten Steuerprojekte, welche sie an die Stelle der Rohstoffzölle setzen wollten.

Ich kann in meiner Darstellung natürlich nur diejenigen berücksichtigen, welche sich auf einen gleichen Boden, wie das Regierungsprojekt, stellten, d. h. auf dem Boden der Handelspolitik blieben.

Einigen Anklang fand ein Vorschlag Deseilligny einer Besteuerung der Geschäftsumsätze (chiffres des transactions) von 1/1000. Noch mehr gefiel eine abgestufte Stempelabgabe von Rechnungen und Quittungen, die Feray empfahl. Etwas näher kam den Absichten der Regierung Clapier mit seinem Plan einer Fabrikatsteuer: diese Steuer schädige nicht die Industrie, da sie die Ware erst nach Vollendung des Werks der Industrie träfe; sie schädige nicht den Handel, da für die Wiederausfuhr ein Rückzoll vorgesehen sei, sie widerspräche nicht den Handelsverträgen, „weil die Verträge . . . . erlauben, bei der Belastung einheimischer Erzeugnisse einen kompensatorischen Zoll auf die gleichartigen fremden Erzeugnisse zu legen". Die Steuer sei ferner leicht zu erheben und befriedige alle Bedürfnisse des Staatshaushalts.

Die Debatte über diese und ähnliche Anträge nahm einen ungeheuren Raum in der Diskussion ein, ohne indes die Regierung von ihrem Projekte abzubringen. Aber Thiers konnte doch daraus ersehen, dafs Handel und Industrie geschlossen gegen dasselbe auftraten. Nur zwei Deputierte dieser Richtung, Deseilligny und Buffet (rechtes Centrum) liefsen sich zu kleinen Zugeständnissen bewegen. Sie gaben zu, dafs gewisse Waren, die nicht in die grofse Industrie einträten, ohne grofsen Schaden verzollt werden könnten, wie Federn, Wachs, Eier, Butter, Käse, Fischbein, Korallen, Schwämme, Tafelfrüchte, Kampfer, Aloë — alles Produkte, die für die Ausfuhr wenig in Betracht kamen. Die von ihnen geforderten Zölle waren weniger Rohstoff-, als Fabrikatzölle, da diese Waren sofort in den Konsum übergehen. —

2. Interesse der Landwirtschaft.

Aber diese Unterstützung der Regierung war nur gering. Thiers suchte deshalb auf andere Weise Anhang zu gewinnen,

indem er die Debatte von dem Gebiet der Industrie auf das der Landwirtschaft hinüber zu ziehen suchte. Er erklärte auf die Gefahr hin, damit die noch schlummernden Geister der principiellen Verteidiger des Schutzzolls oder Freihandels zu wecken: „Ja, ich bin Schutzzöllner"; aber er setzte hinzu: „doch bin ich es nicht in dieser Frage." Ganz zufällig kämen bei dem Gesetz Schutzmafsregeln für die Landwirtschaft heraus. Aber Thiers begnügte sich nicht, seine wirtschaftlichen Überzeugungen blofs anzudeuten, sondern räumte ganz offen ein: „Diese Steuer ist, für die Landwirtschaft besonders, eine unerläfsliche Hilfe; und ich könnte beweisen, dafs Sie notwendigerweise ohne eine Veränderung in der ländlichen Gesetzgebung früher oder später dahin geführt werden, die Landwirtschaft anders zu schützen, als sie es in diesem Augenblicke ist."

Ähnlich empfahl er den Wollzoll: „Ich frage jedermann, glaubt man, dafs die französische Landwirtschaft auf die Dauer ohne einen Schutz der Wolle möglich ist?"

Der Finanzminister Pouyer-Quertier erklärte sogar: Die Landwirtschaft brauche eine Kompensation für ihre hohen Lasten. „Die Bewilligung oder Verweigerung dieser Kompensation ist ihr Leben oder ihr Tod!"

Diese Stellungnahme der Regierung hatte einigen Erfolg. Die Sprecher der Agrarier: Baragnon (Monarchist), Vingtain (rechtes Centrum) und Guichard (Linke) erklärten sich rückhaltlos für dieselbe. Vingtain besonders suchte die Kammer zu überzeugen, dafs ohne Unterstützung der Landwirtschaft auch die Industrie leiden würde, weil 1. die Lebensmittel für die industrielle Bevölkerung sich verteuern würden und 2. die Landbewohner aufser Stand gesetzt würden, hinreichend industrielle Fabrikate zu konsumieren. — Woll- und Lederzölle seien unbedingt notwendig, da in der Zeit von 1862—1868 die Menge französischen Schafviehs um 3 Millionen, die Anzahl der Rinder um 78000 Stück zurückgegangen wäre. Aufserdem hätte der deutsch-französische Krieg den Viehstand um weitere 100000 Stück vermindert.

3. Debatte über die gesamte Handelspolitik.

Diese Hervorkehrung der landwirtschaftlichen Notlage reizte natürlich einerseits die geschworenen Freihändler, andererseits aber auch die schutzzöllnerisch gesinnten Industriellen, sodafs sich die Debatte bald nicht mehr um das Zollprojekt, sondern überhaupt um die französische Handelspolitik drehte.

Der Freihändler Dussaussoy (Bonapartist) aus Calais verteidigte nachdrücklich die napoleonische liberale Politik. Der Schutzzoll würde einen Abbruch der Beziehungen mit England und damit im Zusammenhang einen Rückgang der heimischen

Fabrikation bringen. Die Folgen würden Arbeiterelend und Massenstrikes sein.

Für die Schafzucht wäre nicht Wolle, sondern Fleisch die Hauptsache. „Der Zoll, mit dem man die Wolle treffen will, ist ein Zoll, der keine der erhofften Wirkungen hervorbringen wird und zum Endergebnis die Verringerung der Fabrikation unserer Gewebe und die Schädigung unseres auswärtigen Marktes hinsichtlich dieser Artikel haben wird." Die grofse Industrie hätte die Importe unbedingt nötig. Sonst würde sie nach Belgien übersiedeln, wo die Rohstoffe frei seien. —

Vom Schutzzollstandpunkt wiederum betonte der Wollindustrielle Leurent (Rechte) unter grofsem Beifall: „Der Ackerbau ist die Amme Frankreichs, sagt man. Aber auch die Industrie, diese Tochter des modernen Geistes, ist eine der Brüste Frankreichs." —

Der Deputierte Guiraud (linkes Centrum) zeigte zahlenmäfsig das Aufsteigen der Industrie und überhaupt des Volkswohlstandes in der napoleonischen Ära. Die Industrie hätte im Mittel der sechs Jahre vor 1860 mit 133679 Pferdekräften gearbeitet, im Mittel der sechs Jahre nach 1860 dagegen mit 231 971 Pferdekräften. Die Zahl der Sparkassenbücher wäre in der gleichen Zeit (Mittel der sechs Jahre vor und nach 1860) von 9972861 mit 126 Mill. fr. Einlage auf 10516308 mit 177½ Mill. Fr. Einlage gestiegen.

Die Landwirtschaft hätte keinen Zollschutz nötig. Ihre Not käme nur von dem Mangel an Arbeitern. Dieser wiederum rühre her 1. von den grofsen Arbeiten in Paris (Festungsbauten), 2. von den erhöhten Heereseinstellungen und 3. von den gesteigerten Löhnen, die in den Städten infolge der teueren Lebensbedingungen gezahlt würden. —

Die Schutzzollbedürftigkeit der Industrie erläuterte noch besonders eingehend der Abgeordnete Ambroise Joubert (rechtes Centrum). Die Industrie hätte Kohlen, Maschinen, Arbeiter und Rohstoffe nötig. Nun bezöge sie bereits Kohlen und Maschinen teurer als die englische Konkurrenz. Aufserdem sei der französische Arbeiter zwar billiger, aber ungeschickter und leistungsunfähiger als der englische. Deshalb koste die Arbeit trotzdem mehr. Sollte nun noch eine Verteuerung der Rohstoffe hinzukommen, so müfste die Industrie vor der Konkurrenz die Waffen strecken. Im Norden beständen z. B. Industrieen, die überhaupt nur wegen der Importe von belgischem Werg errichtet wären. Sonst hätte in der Sackfabrikation die Jute bereits zum gröfsten Teile den heimischen Flachs und Hanf verdrängt.

γ) **Finanzpolitische Seite.**

Die Grofsindustrie versagte also vollkommen. Selbst die Schlagwörter „Schutzzoll", „Ausfuhrprämie" übten nicht die

erhoffte Wirkung aus. Angesichts dieser Sachlage bemühte sich die Regierung mehr und mehr, den finanzpolitischen Gesichtspunkt der Vorlage als ausschlaggebend hinzustellen.

„Das ist nicht meine Steuer,“ betonte Thiers, „das ist die Steuer der Notwendigkeit.“ Er ging dann in der ausführlichsten Weise sämtliche Zweige der Staatseinnahmen durch und zeigte, wie bereits überall die gröfste Sparsamkeit herrschte. Die Finanzverwaltung hätte nicht weniger als 120 Mill. fr. Reduktionen im Budget vorgenommen. Nur das Kriegsbudget ginge, ohne Frankreichs gänzlichen Verfall, nicht zu verringern. Ebenso sei die Amortisierung der Anleihe bei der Bank von Frankreich mit 200 Mill. fr. jährlich nicht zu umgehen. Anderenfalls wäre der Zusammenbruch der Bank zu erwarten. Thiers kritisierte dann der Reihe nach sämtliche von anderen Seiten gemachte Steuervorschläge. Er erklärte sich sogar bereit, auf einzelne derselben, wie auf die Ausdehnung des Papierstempels auf die bisher steuerfreien Zeitschriften, auf allerlei Luxussteuern, vielleicht auch auf eine geringe Erhöhung der Salzabgaben einzugehen. Aber mit Entschiedenheit sprach er sich gegen jede Besteuerung des Geschäftsumsatzes, der beweglichen Werte, der Fabrikate aus, weil eine solche Steuer die vollständige Staatsaufsicht (exercice universel) für alle Zweige des Handels nötig machen und dadurch seine Entfaltung auf Schritt und Tritt hindern würde. Der Entwurf einer allgemeinen Einkommensteuer vollends bedeutete für ihn nichts weniger als die direkte Einführung des Socialismus durch die Steuer. Thiers entsprach mit dieser Auffassung augenscheinlich der Meinung der Kammermehrheit. Denn es fand sich eigentlich nur der Elsässer Scheurer-Kestner (Republ. Union), der ihm darin widersprach: „Ich sehe nicht, dafs die Völker, welche bei sich die Einkommensteuer angenommen haben, unter dem Übermafs von Socialismus zu Grunde gegangen wären.“

Es blieben nach der Auffassung der französischen Regierung also nur Zusatzdezimen auf alle Steuern oder Zollerhöhungen übrig. Den Weg der Steuerzuschläge erklärte indessen Thiers nur im Notfalle einschlagen zu wollen, weil sämtliche bestehenden Abgaben bereits sehr hoch geschraubt wären. Dagegen sei das Projekt der Rohstoffverzollung 1. leicht und kostenlos durchzuführen, 2. durch die Erfahrung vor 1860 gerechtfertigt. Die Staatseinnahmen ruhten damit jedenfalls auf sicherer Grundlage, weil der Rückzoll keineswegs die Zolleinnahmen wieder annullieren würde. Die Steuer hätte ferner den Vorteil, sich fast unmerklich auf die ganze Masse der Steuerzahler zu verteilen. Das Hemde des Arbeiters würde höchstens um zwei Sous, ein baumwollenes Kleid um sechs Sous teurer werden. Thiers schlofs seine Rede mit den Worten: „Wenn Sie diese Steuer nicht bewilligen, so weifs

ich keine andere; ich bin am Ende der Wege, ich kann Ihnen nur wiederholen, dafs ich keine andere Hilfsquelle kenne, als diese." Die Ablehnung wäre mit dem Verzicht überhaupt, die französischen Finanzen zu ordnen, gleichbedeutend. „Wir würden nur eine Nation von Schwätzern (disputeurs) sein, die, anstatt einen grofsen Versuch zu unternehmen, nichts thun, als unfruchtbar zu diskutieren, ohne zu einem Ziel zu gelangen."

In ebenso gründlicher, wie ausführlicher Weise verbreitete sich der Finanzminister Pouyer-Quertier als einer der letzten Redner über das Projekt:

Der Staat hätte die Pflicht, die Anleihe bei der Bank zu amortisieren, da diese ein Privatinstitut sei. Der Vorschlag des Grafen Douhet (äufserste Rechte) und anderer, die Bank einfach gar nicht zu bezahlen, sondern zu verstaatlichen und die Schuld auf die schwebende Schuld des Staates zu übernehmen, sei nicht angängig.

Der oberste Grundsatz der Regierung bei der Ausarbeitung des Gesetzes wäre gewesen: Kein Zoll auf die Volksnahrung, d. h. auf Brot, Fleisch und Salz! Ebenso: Kein Zoll auf die wesentlichsten Arbeitsbedingungen, d. h. keine Belastung der Nährstoffe der Industrie, Eisen und Kohle!

Aber ganz leer könne die französische Arbeit auch nicht ausgehen. Jeder Zweig der Volkswirtschaft müsse nach den Kriegsverlusten zur Gesundung des Ganzen beitragen.

Die Mifsbräuche bei der admission temporaire hätte das Dekret des früheren Finanzministers Buffet abgestellt. Die zeitweilige freie Zulassung, die darnach nur bestimmt namhaft gemachten Fabriken mit der Bedingung der Wiederausfuhr derselben Stoffe nach der Veredelung erlaubt wäre, würde auch den Ausfuhrhandel zur Blüte bringen. —

δ) Vertragspolitische Seite.

Es ist nicht unmöglich, dafs Thiers und Pouyer-Quertier mit ihren von patriotischem Geiste getragenen und von der Überzeugung der Staatsnotwendigkeit erfüllten Reden eine parlamentarische Mehrheit für sich gewonnen haben würden, wenn nicht der vertragspolitische Gesichtspunkt sich immer mehr als die Klippe gezeigt hätte, an der der Entwurf scheitern mufste.

Es handelte sich um zwei Fragen: 1. Sind überhaupt Zölle auf die Rohstoffe in Verbindung mit drawbacks nach den Bestimmungen der Verträge möglich? und 2. Wenn sie ausgeschlossen sind, ist es dann besser, die Verträge zu kündigen oder durch Verhandlungen mit den fremden Mächten ohne Kündigung Änderungen der Tarife zu erreichen?

Diese zweite Frage, welche erst später bei einem Antrage

Johnston brennend wurde, will ich jedoch jetzt ausschalten, weil sie nachher noch im Zusammenhang mit den diplomatischen Verhandlungen zu erörtern ist.

Thiers war von der principiellen Möglichkeit der Zollerhöhungen mit Rückzöllen überzeugt. Nur über die Höhe der betreffenden Zölle glaubte er mit den fremden Regierungen verhandeln zu müssen. Sein Finanzminister schien eher den Gründen der Opposition geneigt zu sein, wie aus seiner späteren Stellungnahme hervorgeht. Aber er trat mit keinem Wort dem Staatsoberhaupt entgegen.

Die Frage ist nicht leicht zu entscheiden, weil die Bestimmungen der Handelsverträge mit Groſsbritannien, auf denen sie beruht, sehr mangelhaft redigiert sind und recht wohl eine doppelte Auffassung zulassen. Der Wortlaut der Verträge gestattet zweifellos Zollerhöhungen seitens eines der Vertragsstaaten ohne weitere Verhandlungen.

In Frankreich bestand nämlich neben dem alten Generaltarif und dem Vertragstarif noch ein sogenannter tarif compensateur. Dieser fuſst auf dem Artikel 9 der französisch-englischen Konvention vom 23. Januar 1860, worin es heiſst: „Es ist zwischen den hohen, vertragschlieſsenden Mächten vereinbart, daſs, wenn eine von ihnen es für notwendig hält, eine Acciseabgabe oder eine Steuer auf einen Artikel ihrer nationalen Produktion oder Fabrikation zu errichten, ... der ausländische gleichartige Artikel bei der Einfuhr mit einer gleichen Abgabe getroffen werden kann.“

Es durften also bei jeder Erhöhung der inneren Steuern kompensatorische Zölle auf die entsprechenden importierten Waren gelegt werden. Umgekehrt muſste, wie der Artikel 3 der Zusatzkonvention vom 16. November 1860 noch besonders festlegte, der kompensatorische Tarif bei einer Herabsetzung der Inlandsteuern in gleichem Maſse mit diesen erniedrigt werden.

Frankreich hatte nach diesen Bestimmungen, wie der Herzog Decazes, Clapier, Buffet und besonders Johnston hervorhoben, durchaus kein Recht, die Rohstoffe des Auslands zu belasten, ohne zugleich die französische Produktion von Wolle, Seide, Leder, Öl u. s. w. zu treffen. Thiers sah dies auch vollständig ein und ging deshalb mit aller Schärfe gegen das Projekt der Budgetkommission vor, indem er es als den Verträgen zuwiderlaufend erklärte.

Er hielt indessen die von der Regierung geplanten, viel höheren Rohstoffzölle für ganz korrekt, weil sie in Verbindung mit drawbacks eingerichtet werden sollten. Dabei stützte er sich auf den Artikel 3 der Konvention vom 16. November, welcher besagte: „ . . . Es bleibt . . . vereinbart, daſs, wenn drawbacks . . . Produkten französischer Fabrikation bewilligt werden, die Zölle, welche die gleichartigen Produkte britischer

Herkunft oder Fabrikation belasten, um eine dem Betrage dieser drawbacks gleiche Zusatzabgabe erhöht werden".

Thiers hielt es demnach für völlig gesetzmäfsig, neue Zölle einzuführen, wenn er nur zugleich Rückzölle auf die mit den fremden Rohstoffen hergestellten Fabrikate festsetzte. Er vergafs aber, dafs dieser Artikel 3 nicht selbständig dasteht, sondern nur im Zusammenhang mit anderen Vertragsbestimmungen zu verstehen ist. Frankreich durfte sicherlich die Zölle erhöhen, sobald drawbacks in gleicher Höhe eingeführt waren. Aber unter welcher Bedingung konnten denn die drawbacks eingerichtet werden? — Doch nicht bei Zollerhöhungen. Nach dieser Auffassung hätten die Zölle infolge der Rückzölle, die Rückzölle wieder infolge der Zölle und so fort ohne Ende in die Höhe geschraubt werden können. — Offenbar aber ging der Sinn der Verträge dahin, dafs Steuerrückgaben für die Ausfuhr (drawbacks) nur im Falle der Erhöhung innerer Abgaben, wie indirekter Steuern, bewilligt werden durften. Dann waren auch Zölle, und zwar in der Höhe dieser drawbacks zulässig.

Indessen geht das Widersinnige der Thiersschen Anschauung nur aus dem allgemeinen Geist der Verträge hervor, während ihr Wortlaut seine Auffassung rechtfertigen könnte.

e) Schlufsanträge und Regierungskrisis.

Thiers blieb jedenfalls auch den hartnäckigsten Angriffen gegenüber fest bei seiner Meinung und verlangte die Abstimmung über das Regierungsprojekt. Der Minister des Inneren, Casimir-Périer, hielt angesichts dieser Sachlage eine Katastrophe für fast unvermeidlich. Deshalb veranlafste er den Deputierten Barthe (Linke) zu einem Vermittlungsvorschlag, welcher dahin ging, principiell die Zölle auf die Rohstoffe als notwendige Ergänzung der Staatseinnahmen anzunehmen, aber zuvor zum Studium der Zolltarife eine neue Kommission einzusetzen.

Ein anderer Deputierter, Lucien Brun (Monarchist, klerikal), verlas gleich darauf im Namen von Lyoneser Fabrikanten und von Vertretern anderer industrieller Centren eine Erklärung, wonach sich Handel und Industrie bereit zeigten, die vom Fiskus verlangten 165 Mill. fr. zu liefern, aber nur mittelst einer Steuer auf die Ziffer der Geschäftsumsätze.

Thiers lehnte diese Steuer mit dem Hinweis darauf ab, dafs die Antragsteller durchaus nicht das Recht und den Auftrag hätten, im Namen von Handel und Industrie eine solche Erklärung abzugeben. Er stellte die Vertrauensfrage und bezeichnete höchstens den Antrag Barthe als annehmbar.

Dieser Antrag wurde jedoch von der Nationalversammlung mit [illegible] gegen 318 Stimmen verworfen, und statt dessen mit

367 gegen 297 Stimmen ein Antrag Feray (linkes Centrum) angenommen:

„Die Nationalversammlung beschliefst, unter Wahrung des Princips einer Steuer auf die Rohstoffe, dafs eine Kommission von 15 Mitgliedern die vorgeschlagenen Tarife und die hinsichtlich dieser Steuer erhobenen Fragen prüfen wird, auf welche sie aber nur im Falle der Unmöglichkeit, den Staatshaushalt auf andere Weise richtig zu stellen, zurückzukommen hat."

Thiers verliefs daraufhin die Kammer und reichte am folgenden Tage, dem 20. Januar 1872, seine Entlassung als Präsident der Republik ein.

Aber die monarchistische Kammermehrheit fürchtete die Gefahren einer konstitutionellen Krisis, weil ihr der Augenblick, die Verfassung nach ihrer Anschauung umzugestalten, so bald nach den Erschütterungen des Krieges und der inneren Wirren und bei der schlechten Finanzlage des Staates, noch nicht gekommen zu sein schien. Sie lehnte das Gesuch ab. Zugleich sprach die Kammer infolge eines Antrages Batbie (rechtes Centrum) dem Staatsoberhaupt das volle Vertrauen der Nationalversammlung aus. Ein Zusatzantrag Deseilligny (rechtes Centrum) machte „einen neuen Appel an den Patriotismus des Präsidenten der Republik".

Thiers zog infolgedessen seine Entlassung zurück, ohne jedoch seine wirtschaftspolitischen Überzeugungen aufzugeben. Auch hinsichtlich seiner Steuerpläne blieb er auf dem einmal verfochtenen Boden stehen.

IV. Kapitel.

Das Rohstoffzollgesetz vom 26. Juli 1872.

1. Regierungsentwurf und Kommissionsbericht.

Bereits am 23. Januar legte das Ministerium einen neuen Entwurf vor, welcher der durch den Antrag Feray eingesetzten Kommission von 15 Mitgliedern überwiesen wurde. Die Kommission stellte unter dem Vorsitz von Cordier (Seine-Inférieure, linkes Centrum) umfangreiche Erhebungen darüber an, sodafs sie erst am 10. Mai mit ihrer Arbeit fertig wurde.

In der Zwischenzeit gelangte die Marinevorlage zur Annahme. Ferner wurde die Einrichtung einer statistischen Gebühr für den Zollverkehr beschlossen (22. Januar). Diese Vorlage ist von geringerer Bedeutung, sie brachte dem Fiskus aber immerhin eine jährliche Einnahme von $6^3/_4$ Mill. fr.

Die neue Zollvorlage sollte einen Betrag von 126 Mill. fr. einbringen. Die Regierung war also von ihrer ursprünglichen

Forderung von 180, später 160 Mill. fr., sehr herabgegangen. Sie mufste aber doch, um einen zweiten Konflikt zu vermeiden, sich noch zu weiteren Abstrichen seitens der Kommission bequemen, sodafs es sich schliefslich um etwa 95 Mill. handelte.

Bei der Umarbeitung des Tarifs, die die Kommission im Einklang mit der Regierung vornahm, blieben die principiellen Fragen vollständig aus dem Spiel, nur dafs man offenbare Schäden des alten Tarifs zu beseitigen suchte. Aber in seinem Bericht über das ganze Projekt konnte Cordier natürlich auch diese Fragen nicht übergehen:

„Nicht ohne tiefgehende Besorgnis ging die grofse Mehrheit der Kommission (10 gegen 5 Stimmen) an das Studium dieser Art von Steuer; überzeugte Anhänger der Handelsfreiheit, betrachten sie die Tarife als den schwersten Schlag, welcher der Ausfuhr versetzt werden kann, und sie sehen vor allem in den Nachforschungen, den übermäfsig genauen Ermittlungen des Zollamts, eine Quelle von Belästigungen, Hemmnissen, die eine wahrhafte Gefahr für die Entwicklung unseres internationalen Handels bilden."

Es war offenbar, dafs man sich überhaupt nur aus Ergebenheit zu Thiers auf das Projekt einliefs. Die Mehrheit sagte sich: Der Konsument mufs den Zoll doch in letzter Linie bezahlen; warum soll man ihn also nicht direkt und dann gerechter besteuern? Man sprach es übrigens ganz offen aus, „dafs diese Tarife nur Übergangsmafsregeln sein dürften, und dafs sie ja nach Belieben revidiert werden könnten".

Von den 538 Artikeln des Zolltarifs gehörten nur 74 zum Generaltarif, während 464 durch die Handelsverträge gebunden waren (Konventionaltarif). Finanzpolitisch gesprochen bedeutete das eine sofort zu erhaltende Einnahme von nur 5 ½ Mill. fr., während die übrigen 90 Mill. fr. erst nach dem Aufserkrafttreten sämtlicher Meistbegünstigungsverträge zu erwarten waren.

Der Tarif war im allgemeinen ein Mittelding zwischen höheren Zöllen mit drawback und niedrigen ohne drawback. So waren die Zölle auf Wolle, Seide, Hanf, Flachs, Jute auf 2—2 ½ % berechnet. Von den Textilien erhielt nur Baumwolle einen Rückzoll bei einem Zoll von 5 %. Dieses drawback war für die einzelnen Garne und Tuche ungemein genau specificiert. Im Tarif finden sich unter der Rubrik Baumwolle bei dem Rückzoll mehr als 40 Positionen, während der Einfuhrzoll nur 3 Positionen aufweist. Ein Rückzoll wurde sonst nur noch gewährt für Fabrikate aus Rinderhaaren und andere Haararbeiten, Seife, Kerzen, Stearin, Ölsäure, Wachswaren, Waren aus Kupfer, Bronce und Messing, Farbholzextrakte, indisches Rohr in Stühlen, Regenschirmen und Körben, gereinigte

Schwämme und einzelne Chemikalien, wie Anilin und doppelchromsaures Kali.

Die Einrichtung der zeitweise freien Zulassung, welche auf einem Gesetz vom 5. Juli 1836 beruhte, und auf die ich später im Zusammenhang zu sprechen komme, wurde gestattet für ölhaltige Früchte und Samen zur Ölbereitung, für Steinkohlentheeröl zur Anilinfabrikation, für rohe Pelzwaren, für aufsereuropäische Felle und Leder.

Kompensatorische Zölle sollten erhoben werden von Fabrikaten aus Textilrohstoffen, von Seife, Kerzen, Stearin, Ölsäure, Fabrikaten aus Wachs, Kautschuk, Metallen, Leder, von Schiffen, Schreibfedern, Bettfedern, Filz, Haarfabrikaten, Korkwaren, Fischbein, Hornwaren und verschiedenen chemischen Erzeugnissen.

Ein Ausfuhrzoll traf nur Lumpen (6 fr. auf 100 kg).

Es wurden ferner Zuschlagabgaben von 1 fr. auf 100 kg auf folgende Artikel gelegt, wenn sie nicht unmittelbar aus den Herkunftsländern eingeführt wurden: Metalle, aufser Gold und Silber — Getreide und Mehl — trockenes Gemüse — Flachs und Hanf — gemeines Holz. Artikel, die bereits früher mit höheren Zuschlägen bedacht waren, z. B. Reis, behielten diese natürlich bei.

2. Diskussion.

Die Generaldebatte über den Tarif begann am 17. Juli 1872 und zeigte ein ähnliches Bild, wie die Diskussion über den ersten Entwurf.

Thiers gab wiederum eine Schilderung des ganzen französischen Steuergebäudes und empfahl mit Wärme alle Arten der Konsumtionssteuern: „Die Steuer auf die Konsumtion ist die beste von allen, weil man sie freiwillig bezahlt, weil sie sich am besten verteilt und weil sie sich an alle Bedürfnisse des Menschen richtet“ . . . . „Wenn man von der Türkei bis nach England geht, so kann man sozusagen die Leiter der Civilisation in folgendem bezeichnet sehen: Je mehr man direkte Steuern hat, um so weniger hat man einen erhöhten Platz in der civilisierten Gesellschaft; je mehr Konsumtionssteuern man hat, einen um so höheren Rang hat man in der civilisierten Gesellschaft“. England hätte die relativ höchsten Konsumtionssteuern.

In Frankreich nun wären alle Nahrungsmittel abgabepflichtig. Warum nicht auch die Rohstoffe der Industrie, zumal der Bekleidungsindustrie? Der Reiche würde dadurch am meisten herangezogen, da er mehr Kleider als der Arme verbrauchte. Diese Steuer wäre also 1) social, 2) sei sie sehr bequem, da sie nur an der Grenze erhoben würde und den Handel wenig belästigte, und 3) sehr ökonomisch, weil der

Zolldienst nur 30 Mill. fr. koste, während er 250 Mill. fr. einbrächte und obendrein noch alle andern indirekten Steuern, also 1 Milliarde fr., garantierte. — Die Industrie würde die $2^1/_2$ % kaum fühlen, da die heimische Landwirtschaft die etwa zu wenig eingehenden Rohstoffe liefern könnte.

Der Deputierte Leurent (Rechte) war anderer Meinung. Die französische Seidenzüchterei produziere für den inneren Verbrauch genug. Der Import diene nur wieder dem Export. Dieser Import würde aber schon durch einen geringen Zoll abgeschreckt werden.

Cordier und Feray betonten den Verlust von Elsafs-Lothringen, das früher $^2/_3$ des Baumwollenexports besessen hätte. Dieses Land gehöre jetzt zum Ausland und würde bei der Rohstoffverteuerung leichter konkurrieren können.

Eine der am meisten bestrittenen Fragen war die mit der Vertragspolitik zusammenhängende Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Zollerhebung. Ein in der Versammlung verteiltes Blatt rechnete, wie Amé mitteilt, aus: 42 Mill. fr. sind gleich nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erhalten, 18 Mill. fr. bei dem Ausgang der Handelsverträge mit England und Belgien und 33 Mill. fr. nach Erlöschen der übrigen Konventionen oder nach günstigen Verhandlungen mit den betreffenden Staaten.

Nach dem strengen Wortlaut der Verträge war dies vielleicht der Fall, aber, wie der Abgeordnete Montgolfier (Rechte) ausführte, thatsächlich nicht. Man könnte doch unmöglich die belgischen und englischen Waren belasten, während gleichzeitig Deutschland, die Schweiz und Italien niedrigere Tarife genossen. Der Handel würde dann einfach den Umweg über diese Länder machen. Diese Umgehung sei sogar durch eine Bestimmung im Artikel 13 des Vertrages mit der Schweiz gesetzlich ermöglicht. Danach brauchten für verschiedene Waren, darunter Metalle und Seidenzeuge, bei der Einfuhr nach Frankreich keine Ursprungszeugnisse vorgezeigt werden. Es könnten also sogar chinesische und japanische Waren, die nach dem Buchstaben sofort dem neuen Zoll unterlagen, zollfrei nach Frankreich als schweizer Fabrikate gelangen; oder auch Italien brauchte diese Produkte nur bei sich einzuführen, um sie zu verarbeiten und als seine Fabrikate über die französische Grenze zu exportieren. Deshalb war ein Antrag Pouyer-Quertiers, welcher sein Ministerportefeuille vor kurzem an de Goulard abgegeben hatte, nicht ungerechtfertigt: „Kein Zoll darf von den für die Industrie nützlichen Rohstoffen erhoben werden, bevor nicht entsprechende kompensatorische Zölle auf die mit gleichartigen Stoffen fabrizierten fremden Erzeugnisse in Anwendung gesetzt sind". — Der Antrag bedeutete einfach die Aufschiebung der Zollerhebungen bis zur Lösung der Verträge.

Montgolfier wies aus dem Artikel 9 des englischen Vertrages vom 23. Januar 1860 nach, dafs solche kompensatorischen Zölle nicht möglich waren, weil nur im Falle einer inneren Steuer Ausgleichungsabgaben auf fremde Fabrikate gelegt werden durften, aber nicht bei der Errichtung von Zöllen auf die Rohstoffe. Montgolfier blieb infolgedessen bei der Einnahmeschätzung der Kommission von 5 1/2 Mill. fr. gegenüber den Erwartungen der Regierung.

Das Gesetz wurde indessen doch am 20. Juli trotz seiner offenbaren Schwächen und Unklarheiten mit knapper Mehrheit im Princip angenommen.

In der Diskussion der Artikel wurde der Antrag Pouyer-Quertier als eine Art Regulativ den Tarifbestimmungen beigefügt, ferner auf Grund einer Anregung Tirards der zu hoch berechnete Baumwollenrückzoll ermäfsigt.

Schliefslich stimmten am 26. Juli 1872 309 gegen 261 Deputierte für das ganze Gesetz. Es ist indessen bezeichnend, dafs sich 93 Deputierte der Stimme enthielten und über 60 überhaupt der Kammer fern geblieben waren.

3. Teilweise Anwendung des Gesetzes.

Aber mit der Annahme war noch wenig erreicht. Der Antrag Pouyer-Quertier machte einen grofsen Teil der Artikel unausführbar. Thiers konnte in einem Dekret vom 18. August aufser der Bestimmung der geringen Zollzuschläge für die indirekte Einfuhr nur eine kleine Anzahl von Zöllen in Kraft setzen, und zwar auf: Pelzwaren, Schweinsborsten, Schmuckfedern, Fische, Getreide und Mehl, Tafelfrüchte, Harzstoffe und Medikamente, feine Holzarten, Gemüse und Futtersorten, Torf, edle Gesteine und Erze, Pfefferkuchen, Druckerschwärze und Jagdmunition, ferner auf Kakao und Chokolade aus Algier.

Dagegen war Frankreich hinsichtlich aller für den Zoll ergiebigen Importe gebunden. Dazu rechnen besonders die Textilrohstoffe, Felle, Holz, Fette, ölhaltige Samen und Früchte.

Die Regierung huldigte freilich der Ansicht, dafs die Zollerhöhungen principiell von keiner der Vertragsmächte angefochten werden konnten. Sie liefs sich indessen doch, schon um die freundschaftlichen Beziehungen mit den Mächten zu wahren, auf Verhandlungen ein. Hierbei kam vor allen Dingen Grofsbritannien in Betracht, dessen Handel die Welt beherrschte und dessen Vorgehen nach Thiers' Meinung sicherlich die Unterhandlungen mit den anderen Staaten stark beeinflussen und erleichtern würde.

V. Kapitel.

Die Handelsvertragspolitik bis zum Sturze von Thiers.

1. Verhandlungen mit England.

Der Vertrag mit England näherte sich seiner Verfallszeit und konnte gekündigt werden. Doch blieb er dann immer noch ein Jahr nach der Kündigung in Kraft. Thiers glaubte früher zum Ziele zu kommen, wenn er auf dem Wege diplomatischer Verhandlungen ohne Kündigung Änderungen herbeizuführen suchte.

Diese Meinung des Präsidenten fand im Parlament viele Anhänger, erregte aber auch grofsen Widerspruch. Die Opposition verlangte die sofortige Kündigung, um freies Spiel zu haben. Indessen fürchtete der französische Handel bei einem derartig schroffen Vorgehen Repressalien. Namentlich die Vertreter des Weinexports nach England, welcher sich in den 10 Jahren liberaler Handelspolitik verfünffacht hatte, erhoben Einwände dagegen und versprachen sich bessere Erfolge von dem durch Thiers bereits eingeleiteten Verfahren.

Schon am 17. Juli 1871 hatte der französische Botschafter in London, Herzog von Broglie, an den Leiter des britischen Auswärtigen Amts Lord Granville eine Note mit bestimmten Vorschlägen auf Zollerhöhungen gerichtet. Darnach sollten Garne und Tuche aus Wolle, Baumwolle und Lein von England aufser den Taxen des Tarifs von 1860 und dem ausgleichenden Zoll für die Tarifierung der Rohstoffe noch einen Ergänzungszoll von 3—5 %, mit Baumwolle gemischte Wollgewebe einen solchen bis zu 8 % zum Schutz der ungenügend geschützten französischen Industrie bezahlen.

Das lief auf eine Erhöhung der Zölle von etwa 10 oder 15 % auf 25 bis 33 % hinaus.

Thiers hatte als Hauptgrund für die Wünsche der französischen Regierung neben der fiskalischen Notwendigkeit des Zolls den allzu geringen Schutz der französischen Industrie angegeben. Dieses Vorgehen war gegenüber dem manchesterlich gesinnten Kabinett von London, an dessen Spitze Gladstone stand, nicht gerade sehr staatsmännisch. Aber Thiers war von der Fehlerhaftigkeit der napoleonischen Zollpolitik vollständig durchdrungen. In seiner Botschaft vom 7. Dezember 1871 verurteilte er diese als die Hauptursache des wirtschaftlichen Niedergangs Frankreichs. Die grofse Enquete, welche der gesetzgebende Körper kurz vor dem Kriege mit den deutschen Staaten angeordnet hatte, brachte ihm den Beweis, „dafs die Handelsmarine ruiniert, dafs die Eisenindustrie vernichtet war, dafs die Fabriken von Garnen und Tuchen aus Baumwolle,

Lein, Wolle beträchtliche Schäden erlitten hatten, dafs die Industrie von Mischgeweben in Roubaix fast zerstört war, dafs die Landwirtschaft in gewissen wesentlichen Produktionen, namentlich in der Wollproduktion, Not litt" [1].

Deshalb erschienen ihm die Vorschläge, die er Grofsbritannien machte, noch äufserst mäfsig, zumal seine Note nur Zölle für die Textilindustrie forderte, hingegen nichts von Gufseisen, Schmiedeeisen, Stahl und Fabrikaten daraus, ferner nichts von Kohlen, chemischen Produkten, Glaswaren u. s. w. erwähnte.

England wollte Frankreich in seiner Notlage, soweit dies mit den Grundsätzen seiner Regierung vereinbar war, keine Schwierigkeiten bereiten. Man sah ein, dafs ein zahlungsfähiges Frankreich für England, das einen grofsen Teil der Kriegsanleihe aufgebracht hatte, durchaus nötig war. Deshalb beugte man sich vor dem Gesichtspunkt der finanziellen Zollerhöhungen. Gladstone erschien sogar ein neuer, im wesentlichen doch auf den alten Bestimmungen fufsender Handelsvertrag wegen der im französischen Parlament stark zum Durchbruch gekommenen Schutzzolltendenzen immer noch besser, als ein völliger Bruch mit dem Nachbarlande. Der französische Generalzolldirektor Amé, welcher genau über sämtliche Unterhandlungen unterrichtet war, und dem ich mich deshalb in der Schilderung dieser Vorgänge hauptsächlich anschliefse, schreibt [2] darüber: „Man hätte sich sicherlich schnell verständigt, wenn die französische Regierung sich von Anfang an mit der Möglichkeit begnügt hätte, die Rohstoffe zu belasten und für die entsprechenden Fabrikate rein kompensatorische Zölle anzuwenden." Aber Thiers forderte ausgesprochene Schutzzölle und hatte die sonderbare Ansicht, dafs der Freihändler Gladstone darauf eingehen würde.

Schon am 21. Juli 1871 konnte der Herzog von Broglie dem Minister des Äufseren, Grafen de Rémusat, mitteilen, dafs in dieser Hinsicht Schwierigkeiten vorlägen. Namentlich erhob die öffentliche Meinung in England Einwand auf Einwand, so in den Industriestädten Bradford, Manchester, Belfast, welche bedeutende Mengen von Garnen und Tuchen nach Frankreich liefern. Eine Vereinigung von Mitgliedern des Verbands der Handelskammern beschlofs einstimmig: „Es soll eine Petition an die Regierung gerichtet werden, um sie zu bitten, keiner Reduktion der zwölfmonatlichen Frist, welche durch die Kündigung des Handelsvertrags mit Frankreich gefordert war, zuzustimmen, und um die feste Hoffnung auszudrücken, dafs, wenn man zur Schliefsung einer neuen Konvention schreitet,

---

[1] Amé, op. cit. S. 299.
[2] Amé, op. cit. S. 301,

dies nicht in rückschrittlichem Sinne ist" [1]. — Ebenso erschienen in offiziösen und anderen Blättern eine Menge Artikel, welche denselben Geist atmeten.

Nach sieben Monaten Verhandlungen war eine positive Antwort in Paris noch nicht eingelaufen. Thiers konnte freilich in der Kammer erklären, dafs England im Princip zur Annahme der Rohstoffzölle geneigt wäre. Er konnte auch der Opposition, namentlich Johnston, nicht ohne Berechtigung vorwerfen, dafs sie mit ihrer Deutung der Vertragsbedingungen dem Ausland erst die Mittel und Wege zeigte, durch welche eine Ablehnung des französischen Vorschlags staatsrechtlich möglich war. — Aber schliefslich mufste das britische Kabinett doch mit der Sprache herausrücken. Die Presse brachte von Tag zu Tag weniger ermutigende Mitteilungen. Endlich, am 24. Februar 1872, sandte Lord Granville eine Depesche an den französischen Botschafter, in welcher er die Möglichkeit der Veredlung der Rohstoffe ohne gleichzeitige Erhöhung der indirekten Steuern überhaupt bestritt.

2. Kündigung der Verträge mit England und Belgien

Es blieb danach nur der Weg der Kündigung, zu der Thiers bereits die Vollmacht hatte, offen.

Das Parlament hatte diesen Schritt vorausgesehen. Kurz nach der glücklich verlaufenen Präsidentschaftskrisis [illegible] Johnston am [illegible] Januar [illegible] Antrag [illegible] Keller [illegible] die [illegible] die Verträge noch vor dem 4. Februar [illegible] zu kündigen. Dieser Antrag wurde einer Kommission überwiesen [illegible]

[illegible]

[illegible]

Artikel 1: Die Regierung wird ermächtigt, die mit England und Belgien geschlossenen Handelsverträge zu geeigneter Zeit zu kündigen;

Artikel 2: Die Vertragstarife bleiben bis zur Votierung[1] der neuen Tarife durch die Nationalversammlung in Kraft."

Die äufserst erregte Generaldiskussion begann am 31. Januar 1872. — Die Gegner der Regierung standen entweder grundsätzlich auf dem Boden des Freihandels, wie Wolowski und Steinheil, oder waren doch wenigstens Anhänger der napoleonischen Tarife.

Raudot (Rechte) rühmte den Vertrag mit England und führte als Beweis für dessen Wirksamkeit die Zahlen der Aus- und Einfuhr nach und von England an. Danach war die Einfuhr von England nach Frankreich

von 278 Mill. fr. im Jahre 1859
auf 551 „ „ „ „ 1869

gestiegen; die Ausfuhr Frankreichs nach England aber von 591 Mill. auf 909 Mill. fr. Diese gewaltige Ausfuhr dürfe man nicht hemmen. Denn England könne seine Weine auch aus dem Kapland, aus Spanien und Portugal beziehen. Ebenso würde es die sogenannten Pariser Artikel entweder selbst produzieren oder aus anderen Staaten importieren. Durch die Kündigung der beiden Verträge mit England und Belgien würde ferner fiskalisch noch gar nichts erreicht, da Frankreich bis 1877 noch gegenüber den anderen Mächten gebunden wäre. Aufserdem müfsten doch wieder neue Verträge abgeschlossen werden, die für das durch den Krieg geschwächte Frankreich vielleicht härter sein könnten. Preufsen stände hinter allen Mächten, da es an jedem Vertrag durch die ihm für ewige Zeiten gewährte Meistbegünstigung interessiert sei.

Der Baron Eschasseriaux (Bonapartist) unterstützte diese Auffassung mit dem Hinweis darauf, dafs der Vertrag von 1860 für Frankreich äufserst vorteilhaft gewesen sei, weil England damals 150 Artikel völlig zollfrei gemacht und alle übrigen ermäfsigt habe, während Frankreich nur 44 vollständige Verbote durch immerhin sehr hohe Zölle von 30% ersetzt hätte und auch für die übrigen Zölle nicht von dem Maximum von 25% herabgegangen wäre. Die Kündigung würde womöglich wieder die Prohibitionen des Generaltarifs bringen und Frankreich nicht allein politisch, sondern auch wirtschaftlich isolieren, weil sofort eine gegnerische Zollunion mit dem Mittelpunkt in Deutschland zu befürchten sei.

Die Tarife bedürften eines ganz genauen Studiums im

---

[1] Dieser Art. 2 wurde am 14. März 1873 durch ein vom Minister Teisserenc de Bort eingebrachtes Gesetz in so weit geändert, als statt „Votierung der neuen Tarife" „Anwendung der neuen votierten oder noch zu votierenden Tarife" gesetzt wurde.

Interesse von Industrie und Landwirtschaft. Also wäre noch bis zum Erlöschen sämtlicher Verträge Zeit zur Kündigung.

Wolowski (gemäſs. Republ.) ging noch weiter: „Für die, welche nicht rückwärts schreiten wollen, sage ich ganz offen: Ich bin glücklich, daſs die Verträge einen Damm errichten, der sie hindert, zu einer reaktionären Bewegung auf dem Gebiete des Handels vorzugehen". Der Ausdruck ‚kompensatorischer Zoll' wäre nur eine andere Etikette für ‚Schutzzoll'. Der den Schutzzoll verlangende Produzent wäre aber doch zugleich auch Konsument. Und der Standpunkt des Konsumenten müſste, namentlich im Hinblick auf die arbeitenden Klassen des Volks, besonders berücksichtigt werden.

Seine ökonomischen Grundsätze entwickelte Wolowski dann in folgenden Sätzen: „Welches ist die allgemeine Erscheinung, die das 19. Jahrhundert kennzeichnet? Es ist die mehr und mehr in Thätigkeit gekommene Cirkulation von Menschen, Ideen und Produkten. Wollen Sie diese Cirkulation hemmen? Wollen Sie diesen fruchtbaren Austausch vermindern, der bewirkt, daſs alle Völker der Erde gerufen werden, von den Wohlthaten Vorteil zu ziehen, welche die Vorsehung freigebig in den verschiedenen Gegenden der Welt verteilt hat, indem sie sie in verschiedenem Maſse verteilt hat?"

Die politische Ökonomie hätte die Aufgabe, den ewigen Frieden zu schaffen. Ein Schritt auf diesem Wege wären die Handelsverträge. Der englisch-belgische Vertrag müsse aber besonders deshalb aufrecht erhalten werden, weil er 1) die Einfuhrverbote beseitigt und 2) die Schutzzölle auf höchstens 25 % begrenzt hätte.

Ähnliche Ideen verfocht der Elsässer Steinheil: „Die Konsumenten haben das gesetzmäſsige Recht und Verlangen, sich zu versorgen, wo es ihnen gefällt, und die Produzenten ihrerseits haben Interesse daran, nicht allein auf dem nationalen Markte, sondern auch auf den fremden Märkten zu verkaufen. Folglich ist das Regime der Freiheit, der durch billige Verträge gemäſsigten Freiheit ein weit vorteilhafteres Regime, als es das vor 1860 sein würde".

Warum hätte man den Mont Cénis durchstochen, den Suezkanal gebaut? Doch nur wegen der tiefen Notwendigkeit, die Völker einander näher zu bringen, und nicht, um sie wieder durch Zollschranken zu trennen. —

Aus den Ausführungen aller Gegner der Kündigung trat die Besorgnis zu Tage, daſs eine reaktionäre Zollpolitik zu erwarten stände, weil gerade die Anhänger des ancien régime die Vorlage befürworteten. Diese Bedenken suchten die Deputierten Reverchon (Gruppe Feray), Raoul Duval (rechtes Centrum) und Acloque (rechtes Centrum) zu zerstreuen.

Niemand wolle die Rückkehr zu den alten Einfuhrverboten und zum Hochschutzzoll. Die Industrie und auch die Land-

wirtschaft hätten aber durchaus einige Kompensationen nötig, die nur durch die Vertragskündigung zu erreichen seien Repressalien wären von England keinesfalls zu befürchten, wie ja auch Amerika bei seinen Zollerhöhungen von Englands Seite keinen Widerstand erfahren hätte.

Reverchon nannte „die wahren liberalen Maſsregeln" den „Schutz des Schwachen gegen den Starken".

Raoul Duval (Normandie) charakterisierte die Lage der Industrie und führte an, daſs 73 Spinnereien in der Normandie seit Einführung der napoleonischen Verträge ihre Arbeit aufgegeben hätten. Deshalb brauche Frankreich für sein Vorgehen völlige Freiheit, um die notwendigen Schutzmaſsregeln ins Werk zu setzen. Man hätte nach der Kündigung noch ein ganzes Jahr Zeit, um die erforderlichen Untersuchungen anzustellen.

Die Vertreter der Regierung stellten sich auf denselben Boden. Der Minister des Äuſseren, Graf de Rémusat, bat aber, die doktrinären Streitfragen ganz aus dem Spiele zu lassen, weil die Regierung in jedem Fall bei dem erprobten System eines gemäſsigten Schutzzolls zu bleiben und nicht über den Maximalzoll von 25 % hinauszugehen gedenke. Sie wollte sogar nach der Kündigung den englischen Vertrag bis 1877, allerdings mit kleinen, notwendigen Änderungen verlängern.

Das englische Kabinett könnte sich um so weniger verletzt fühlen, als es sich principiell geneigt gezeigt hätte, Frankreich zu Hilfe zu kommen. Erst in der jüngsten Zeit wäre der Widerstand stärker geworden. Der Minister verlas zur Bekräftigung seiner Ausführungen einige diplomatische Noten, deren Vorlegung er zuvor der Kommission verweigert hatte. So schrieb der französische Botschafter aus London am 1. November 1871: „Die Regierung Ihrer Britischen Majestät begegnet einem groſsen Widerstand dagegen, das Beispiel einer Verhandlung zu dem Endzweck zu geben, die Schutzzölle nicht zu verringern, sondern zu erhöhen, eine Politik, welche die Regierung Ihrer Majestät für die Staaten für schädlicher hält, welche sie sich auferlegen, als für die Staaten, welche diese Zölle treffen sollen." — Ferner lautete eine am 28. Januar 1872 in Paris eingelaufene Depesche: „Die Regierung Ihrer Majestät erhebt keinen Widerspruch hinsichtlich der durch die französische Regierung in einem fiskalischen Sinne getroffenen Maſsregeln und wird sich bemühen, jede Abschwächung der herzlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern zu verhindern, in dem Falle, daſs die französische Regierung den Vertrag kündigen würde. Wenn der Vertrag Frankreich in fiskalischer Hinsicht lästig ist, so ist die Regierung Ihrer Majestät bereit, den Vertrag zu ändern, insoweit es sich um diese Punkte handelt. — Was die Vorschläge anbetrifft, die einen Schutzzollcharakter tragen, so sieht die Regierung der

Königin grofse Einwände darin, solche Vorschläge anzunehmen, aber sie hat ihnen nicht gänzlich die Thür verschlossen."

Aus diesem Grunde, so fuhr de Rémusat fort, würde es die Regierung noch einmal mit Unterhandlungen versuchen. Aber es sei ganz gut, wenn sie dabei die Waffe der Vollmacht, zu kündigen, in der Hand hätte. Ein Zollkrieg sei in keinem Fall zu erwarten, da England sonst allen seinen Grundsätzen ins Gesicht schlagen würde.

Die gleiche Ansicht vertrat Thiers, der die Kündigung nicht mehr umgehen zu können glaubte. Wenn dann die Frage mit England gelöst wäre, so würde sie „3/4 und vielleicht vollständig mit der ganzen Welt" gelöst sein.

Die Opposition war indessen nicht überzeugt. Gambetta (republ. Union) verlangte die Vorlage sämtlicher diplomatischer Akten. Nach der Ministererklärung wäre ferner die Kündigung ganz unnötig. Er beantragte deshalb die Aufschiebung der Beratung.

Johnston (rechtes Centrum) und Genossen forderten die Regierung auf, die Verhandlungen fortzusetzen, aber nur in fiskalischem Sinne.

Beide Anträge wurden jedoch abgelehnt, dagegen am nächsten Tage, dem 2. Februar, der Regierung die Ermächtigung zur Kündigung gegeben. Auf dem Datum des 4. Februar beharrte man nicht mehr, weil die englische Regierung ihre Ansicht, dafs die Kündigung spätestens an diesem Termin und dann erst wieder ein Jahr später stattfinden müsse, aufgegeben hatte.

Die Vorschläge, welche England unterbreitet werden sollten, hatte die Regierung auf drei Tabellen niedergelegt.

Tabelle A zählte die Industrien auf, deren Materialien unverändert hinsichtlich des Zolls bleiben sollten. Dazu gehörten Eisen, Stahl und Fabrikate daraus (darunter auch Schiffsbauten), Kohlen und Coaks, Glas- und Töpferwaren, chemische Produkte, Fische, Hartkäse und Bier.

Tabelle B führte die Zollerhöhungen für die Textilien an: Baumwolle und Lein von Nr. 60—100 sollten um 3%, von 101 an um 5% erhöht werden, Baumwollentuche um 5%, Wolle um 5—8%.

Tabelle C stellte eine gleichmäfsige Steigerung aller anderen Zölle fest. —

Die Abstimmung in der Kammer im Sinne dieser Zollerhöhungen war eigentlich zwei Wochen nach der Ablehnung der (ersten) Rohstoffzollvorlage unlogisch; aber die Nationalversammlung wollte Thiers so bald nach der Vertrauenskundgebung nicht wieder reizen. Aufserdem besagte die Kündigung in der That noch nichts über die Ziele der zu befolgenden Handelspolitik, über die die Kammer doch in letzter Linie zu entscheiden hatte.

Thiers machte nicht sofort von seiner Vollmacht Gebrauch, sondern liefs zuerst, am 7. Februar, dem französischen Botschafter in London den Auftrag geben, an Lord Granville die Mitteilung zu machen, dafs die Regierung nur im äufsersten Fall zur Kündigung schreiten würde. Doch als am 24. Februar der englische Botschafter Lord Lyons dem französischen Minister de Rémusat als Antwort auf diese Mitteilung die bereits oben erwähnte ablehnende Depesche überbrachte, gab es für Thiers nur noch den Weg der Kündigung.

Der Ton jener Depesche hatte sogar eine indirekte Drohung hinsichtlich des französischen Weinimports nach England enthalten: „Welches auch das Resultat der gegenwärtigen Diskussion sein wird, so wird sich die Regierung Ihrer Majestät doch bemühen, jede Änderung in den Gefühlen der Herzlichkeit, welche augenblicklich zwischen den beiden Ländern bestehen, zu vermeiden, und sie würde, obwohl sie keineswegs die Absicht hat, einen Tarifkrieg anzufangen oder auf schutzzöllnerische Mafsregeln zurückzukommen, es nur in dem Fall für wertvoll halten, ihre fiskalische Freiheit wiederzuerlangen, wo sie Gelegenheit hätte, davon in betreff eines der Punkte Gebrauch zu machen, hinsichtlich deren der Vertrag sie heute in gewissem Mafse beschränkt“ [1].

Dieser eine Punkt ist die Wein- und Branntweinsteuer, welche durch den napoleonischen Vertrag zu Gunsten der französischen Importe erheblich herabgesetzt worden war [2]. —

Am 10. März sandte de Rémusat dem Vertreter Frankreichs, Herzog de Broglie, seine Instruktionen. Am 15. März 1872 kündigte dieser den Handelsvertrag vom 23. Januar 1860, welcher darnach am 15. März 1873 sein Ende erreichte, wenn nicht währenddessen ein anderer Vertrag, zu dem Frankreich stets bereit war, zustande kam. Als die Grundlage eines neuen Vertrages bezeichnete der französische Botschafter den alten Konventionaltarif, jedoch mit Abänderungen im Interesse der dringenden Bedürfnisse der Industrie und des Fiskus.

Lord Granville bestätigte am 18. März die Kündigung durch eine einfache Empfangsbescheinigung der betreffenden Note. Die „Gefühle der Herzlichkeit“, welche die englische Regierung auch in Zukunft gegenüber Frankreich hegen wollte, offenbarte sie durch Zusendung einer Reihe von Reklamationen und Beschwerden englischer Kaufleute hinsichtlich der Praxis der französischen Zollämter direkt an den französischen Botschafter (25. März 1872).

Die Kündigung des Vertrages mit Grofsbritannien machte auch die Lösung des belgischen Handelsabkommens, welches

---

[1] Amé, op. cit. II S. 311.

[2] Verein für Socialpolitik Bd. 51 S. 137.

auf gleicher Grundlage geschlossen war, notwendig. Der Verfallstermin war der 28. März 1873.

3. Verträge mit England und Belgien.

Die Verhandlungen mit den Kabinetten von London und Brüssel wurden einstweilen eingestellt, weil die französische Regierung sich zuvor mit der Nationalversammlung über ihr neues Zollprojekt zu verständigen wünschte, um dadurch die nötige Grundlage zu neuen Handelsverträgen zu gewinnen.

Das Gesetz vom 26. Juli 1872 gab ihr diese Möglichkeit und liefs die Verhandlungen wieder anknüpfen. England konnte seinen Widerstand gegen die französischen Forderungen jetzt nicht mehr mit der Unsicherheit erklären, in der es durch die offenbare Meinungsverschiedenheit zwischen der Regierung und der Kammer Frankreichs geschwebt hatte. Nach dem 26. Juli herrschte kein Streit mehr. Kein parlamentarischer Beschlufs konnte mehr die durch das Gesetz vorgeschriebene Höchstgrenze der Zölle auf eine für England ungünstige, noch höhere Abgabenstufe verrücken. Andererseits trug der neue Tarif nicht mehr den Charakter des Hochschutzzolls, der den britischen Doktrinären von vornherein unannehmbar gewesen war, sondern hielt sich mehr im Rahmen der Finanzzölle. Daher war begründete Aussicht vorhanden, dafs die neuen diplomatischen Verhandlungen mit London zum Ziele führen mufsten. In der That kam am 5. November 1872 der neue Handels- und Schiffahrtsvertrag zustande.

Der Wortlaut dieses Vertrages scheint ein grofses Entgegenkommen der englischen Regierung zu bekunden, zumal Grofsbritannien als Grund seiner Handlungsweise ganz selbstlos die Erkenntnis angiebt, dafs „Ihre Majestät, die Königin des Vereinigten Königreiches“ von der Notwendigkeit der französischen Wünsche überzeugt war. Sie willigte „in freundschaftlicher Gesinnung in die Tarifänderungen, ..., weil die finanziellen Bedürfnisse Frankreichs die Auflage neuer Abgaben in diesem Lande, und zu diesem Behuf die Modifikation der Tarifstipulationen“ der Verträge „gebieterisch fordern“ [1].

Aber thatsächlich beschränkte sich die Freundlichkeit Englands auf diese Höflichkeitsformeln. Während es selbst Frankreich nur die Behandlung der meistbegünstigten Nation bot, mufste sich dieses zu mancherlei speciellen Zugeständnissen bequemen. Die in einem besonderen Tarif festgelegten Zölle durften in keinem Falle erhöht werden und galten als Maximalabgaben. Einige Rohstoffzölle wurden obendrein niedriger angesetzt, als sie das Gesetz vom 26. Juli 1872 verlangte, sodafs damit die erwartete Einnahme für den Staatssäckel

[1] H.A. 1872 II 549.

empfindlich geschmälert wurde. Der wichtigste Punkt des Vertrages war indessen das vollständige Zurückweichen der französischen Unterhändler vor den britischen Ansprüchen hinsichtlich der Schiffahrt. Während die übrigen Bestimmungen bei einjähriger Kündigungsfrist bis zum 31. Dezember 1876 liefen, sollte mit Ausnahme der Küstenfahrt die britische Handelsflotte und ihre Ladungen für Frankreich und Algier bis zum 15. Juli 1879, dem Verfallstermin des Vertrages mit Portugal [1], in jeder Beziehung der französischen Flotte gleichgestellt sein. Damit war der Flaggenzuschlag für die indirekte Schiffahrt, den man vergeblich durch Verhandlungen mit Österreich zu erreichen gesucht hatte, und der nach den Erwartungen der französischen Reeder wenigstens bei dem Erlöschen des österreichischen Vertrags im Jahre 1876 eintreten sollte, endgültig unmöglich gemacht, und so der Flotte der sehnlichst gehoffte Schutz geraubt.

Aber auch der Schiffsbau mufste den Schmerz erleben, dafs die beschlossenen Zölle von 30—60 fr. auf die Mefstonne für importierte Schiffe dem alten Bilanzzoll von nur 2 fr. weichen sollten. Es machte dabei sehr wenig aus, dafs diese Zölle durch Ausgleichungsabgaben auf den metallischen Überzug der Schiffsrümpfe von Eisen, Zink oder Kupfer bis zu 9 fr. pro Tonne gesteigert wurden. Das zu Anfang des Jahres beschlossene Marinegesetz war thatsächlich illusorisch geworden. Denn wenn überhaupt ein Import von Schiffen für die französische Industrie gefährlich war, so war dies sicherlich der von England.

Ein Vorzug des Vertrages, aber nur formalrechtlicher Natur, war die klare und deutliche Bestimmung im Artikel 5, dafs die Zölle nur bei einer gleichen Belastung der einheimischen Produkte durch Ausgleichungszölle erhöht werden durften, dagegen niemals „mit Bezug auf eine Zollabgabe von Rohmaterialien oder anderen von aufserhalb eingeführten Produkten oder Waren". Damit sollte jedem künftigen Streit um den Wortlaut der Verträge und die Möglichkeit von Zollerhöhungen der Boden entzogen werden. Aber schliefslich war der leidende Teil dabei doch wieder Frankreich, weil nur hier etwa eintretende Zollerhöhungen auf der Tagesordnung standen.

Den weiteren Inhalt des Vertrages bilden Bestimmungen über das Fremdenrecht, über Wertdeklarationen, Ursprungszeugnisse, Sicherheitskautelen und dergleichen, ferner über Stempelgebühren für Goldschmiedearbeit, Feuerwaffen und Anker, auch über die Befugnisse und Rechte der Konsuln und alles, was damit zusammenhängt.

---

[1] Portugal stand aufserhalb des Systems der Meistbegünstigungsverträge.

Der Vertrag sollte bereits am 1. Dezember 1872, oder, wenn er bis dahin noch nicht ratifiziert war, sofort nach der Ratifikation in Kraft treten. Das war ein kleines Zugeständnis Englands, welches sich eigentlich noch bis Mitte März 1873 des Vorteils der etwas liberaleren napoleonischen Tarife erfreuen durfte.

Aber das Zugeständnis war auch nur scheinbar. Die britische Regierung fügte freilich ihrem Tarif sofort, ohne erst auf die Verhandlungen Frankreichs mit den anderen Mächten zu warten, die neuen Zollerhöhungen hinzu. Indessen konnte sie sicher sein, dafs die meisten Bestimmungen an der Formel der Meistbegünstigung scheitern und dafs die übrigen Vertragsnationen schwerlich ihre Rechte aufgeben würden. Aufserdem besagte der § 2 des Artikels 7 des französischen Gesetzes vom 26. Juli 1872, welcher durch den Antrag Pouyer-Quertier, wie ich oben erwähnt habe, beschlossen worden war, ganz unzweideutig, dafs kein Zoll auf irgendwelche Rohstoffe erhoben werden durfte, bevor nicht sämtliche Vertragsnationen ihre Einwilligung dazu gegeben hätten.

Thiers hätte sicherlich diesen Vertrag nicht unterschrieben, wenn er nicht überzeugt gewesen wäre, dafs das Vorgehen des mächtigen Albion günstig auf die Verhandlungen mit den anderen Staaten wirken würde, und dafs er dadurch, wenn auch nicht die ganze Fülle seiner handelspolitischen Pläne verwirklichen, so doch etwas zum Vorteil der Finanzen und der Volkswirtschaft erreichen könne. —

Ein Vierteljahr später, am 5. Februar 1873, schlofs er auf der Basis des englischen Vertrages einen Handels- und einen Schiffahrtsvertrag mit dem Brüsseler Kabinett. Tags zuvor hatte sein Minister des Äufseren, de Rémusat, den Vertrag mit England der Kammer zur Genehmigung unterbreitet. Einige Wochen darauf, am 19. Februar, folgte das Handelsabkommen mit Belgien, am 26. März der Schiffahrtsvertrag mit demselben Lande.

Die Verträge wurden sämtlich derselben Kommission überwiesen, die sich durchaus nicht mit ihrer Arbeit beeilte. Denn in der Nationalversammlung und im ganzen Lande fanden sie eine überaus ungünstige Aufnahme.

Die Arbeit der englisch-französischen Kommissare, welche nach der Vertragschliefsung noch besonders die Frage der Ausgleichungsabgaben für die Rohstoffzölle regeln sollten, vervollständigte den allgemeinen Unwillen. Jede Art von Schutz, den die kompensatorischen Abgaben bieten sollten, war von diesen vollständig abgeschnitten worden. In einigen Artikeln betrug sogar der Ausgleichungszoll eine geringere Summe, als der Zoll auf die Rohstoffe, weil die Engländer erklärten, dann in den betreffenden Fabrikaten in Frankreich nicht mehr konkurrieren zu können. So beliefen sich die

Reduktionen im Tarif für verschiedene Garne und Gewebe auf 30 - 40 %, auf Produkte aus Fettkörpern auf 40—55 %, auf Kautschukwaren auf 25—75 %. Sehr geschickt rechnete der englische Kommissar mehrere Wertzölle in specifische und umgekehrt specifische in Wertzölle um, natürlich stets im Sinne einer Ermäfsigung (Amé). Aber nicht allein das Rohstoffzollgesetz wurde dadurch stark modifiziert, sondern sogar das Gesetz vom 8. Juli 1871. Die mineralischen Öle britischen Ursprungs[1] sollten danach nicht dem in diesem Gesetz beschlossenen Petroleumzoll, sondern nur der alten Abgabe von 5 % unterliegen (exklusive der inneren Steuer) und nur bei gleicher Erhöhung der Fabrikationsabgaben auf französische Öle einem höheren Zoll unterworfen werden. Diese Bestimmung sollte rückwirkende Kraft erlangen und sämtliche bis dahin zu viel erhobenen Abgaben zurückgezahlt werden.

4. Thiers' Sturz.

Nur mit grofser Besorgnis konnte Thiers dem Geschick seiner Gesetzesvorlagen entgegensehen. Ein gewaltiger Sturm in der Kammer stand in Aussicht. Aber auch von anderen Seiten zogen sich die Wolken mehr und mehr zusammen. Die Politik, welche Thiers verfolgte, bewegte sich in unmittelbarem Gegensatz zu den Anschauungen der klerikal-monarchistischen Kammermehrheit. Seine Überzeugung von der Notwendigkeit, die republikanische Staatsform in Frankreich endgültig als die einzig mögliche festsetzen zu lassen, scheiterte an dem Willen des Parlaments. Die monarchistisch gesinnte Majorität, welche die Stunde zur Wiederaufrichtung des Königtums gekommen sah und sich stark genug zu diesem Schritte fühlte, führte bereits am 24. Mai 1873 seinen Sturz herbei.

VI. Kapitel.

Die Aufhebung der Thiersschen Gesetze und neue Handelsverträge.

1. Die Aufhebung des Rohstoffzollgesetzes.

Auch das fiskalische Gebäude, das der arbeitsame Mann mit Daransetzung seiner ganzen Energie, seiner Beredsamkeit und Überzeugungstreue errichtet hatte, stürzte bald darauf wie ein Kartenhaus zusammen. Es war Thiers nicht vergönnt, die kaiserliche Vertragspolitik, gegen die er ein Jahrzehnt lang

---

[1] Artikel V des Protokolls der Konferenz der Kommissare Granville, Gavard, Ozenne. S. H.A. 1872 II S. 554.

und gegen deren Geist er sein Leben lang gekämpft hatte, zu Falle zu bringen. Die Meistbegünstigungsklausel band Frankreich in jeder Beziehung an den Willen des Auslands, und die Verhandlungen mit den einzelnen Staaten zwangen die Regierung, nach und nach in fast allen Punkten auf Gesetzesbestimmungen zu verzichten, die sie vor der Nationalversammlung als grundlegend für das Wohl des Landes bezeichnet hatte.

Der Vertrag mit Österreich-Ungarn machte das Marinegesetz unmöglich. Die neuen Verträge mit England und Belgien legten Frankreich in dieser Hinsicht gleichfalls und auf noch längere Zeit fest und beseitigten zudem wesentliche Teile des Rohstoffzollprojektes. Nun standen noch die Verhandlungen mit den übrigen Staaten bevor; neue Enttäuschungen waren in jedem Fall zu erwarten, da sich schwerlich annehmen liefs, dafs die Regierung eines fremden Landes aus reiner Liebe zu Frankreich sich zu dem Verzicht auf wohlerworbene handelspolitische Rechte verstehen würde. Diplomatische Unterhandlungen mit Italien, welche noch vor Ablauf des Vertrages am 19. Januar 1876 Änderungen herbeiführen sollten, liefsen dies schon voraussehen, wenn sich auch das Kabinett Viktor Emanuels entgegenkommend zeigte und in Rom ein Präliminararrangement mit Frankreich vereinbarte.

Die Regierung des neuen Präsidenten Mac Mahon konnte sich infolgedessen nicht der Ansicht verschliefsen, dafs ein Beharren auf dem von Thiers eingeschlagenen Wege ein unnützes und aussichtsloses Unternehmen war. Eine der ersten Mafsnahmen Mac Mahons war die Neugestaltung des Oberhandelsrates (conseil supérieur) mit seinen drei Abteilungen für Landwirtschaft, Handel und Industrie durch Dekrete vom 6. und 15. Juni 1873. Diese Körperschaft, welche aus Deputierten, Vertretern der Handelskammern und der verschiedenen Zweige der Volkswirtschaft und Beamten besteht, wurde sofort mit der Untersuchung der Angelegenheit betraut, und folgende Fragen wurden ihr zur Prüfung unterbreitet:

1. Ob man das Gesetz vom 26. Juli 1872 unterdrücken und demzufolge die mit England und Belgien geschlossenen Verträge nicht ratifizieren solle;

2) Wie, im Falle der Bejahung der Frage, die Handelsbeziehungen mit diesen beiden Staaten geregelt werden müfsten; und

3. Welche Stellung man gegenüber dem Marinegesetz vom 30. Januar 1872 einzunehmen hätte[1].

Gewifs safsen im Oberhandelsrat, besonders in der Abteilung für Landwirtschaft, viele Anhänger der Rohstoffzölle. Aber unter den waltenden Umständen drang die Einsicht von

[1] Amé, op. cit. II 322.

der Zwecklosigkeit des ganzen Gesetzes durch und führte zu einer einstimmigen Befürwortung der Aufhebung des Gesetzes und zu dem Verlangen, den Verträgen die Genehmigung zu versagen. Man forderte die Regierung auf, neue Verhandlungen mit London und Brüssel zu eröffnen, die bis zum 31. Dezember 1876 die alten Verträge von 1860/61 wieder in Kraft treten lassen sollten.

Der die Marine betreffende Teil der Fragen stiefs aber auf eine starke Opposition im Oberhandelsrat, weil die Leiden des Schiffsbaues und der Reederei zu offen am Tage lagen und viele Mitglieder in der Aufrechterhaltung der Flaggenzuschläge die einzige Rettung erblickten. Schliefslich gelangte am 21. Juni 1873 mit 26 gegen 20 Stimmen eine Resolution Chesnelong (klerikal, Legitimist)-Johnston (rechtes Centrum) zur Annahme: „Der Oberhandelsrat bittet, in der Erwägung, dafs der Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Januar 1872 unanwendbar ist, um dessen Aufhebung; aber in der gleichzeitigen Erwägung, dafs das Gedeihen der Handelsmarine mit den Interessen unserer nationalen Marine auf ganz intime Weise verknüpft ist, spricht er den Wunsch aus, dafs die Regierung durch eine besondere und sachverständige Kommission die wirksamsten Mittel, dieser Industrie zu Hilfe zu kommen, untersuchen läfst“ [1]. —

Der Handelsminister de la Bouillerie trat bald darauf, am 11. Juli, mit einem Projekt vor die Kammer, wonach das Rohstoffzollgesetz aufgehoben werden sollte. „Das Gesetz vom 26. Juli“, so meinte er, „ist ein toter Buchstabe, und es bestehen zu lassen, wo es ein wirkliches Resultat hervorzubringen nicht imstande ist, würde den ernsten Nachteil haben, ohne irgendwelchen Nutzen eine beständige Beunruhigung über Handel und Industrie schweben zu lassen“.

Am 21. Juli 1873 erfolgte der Bericht Leurents (Rechte) im Namen der Budgetkommission darüber, und am 25. Juli wurde das Gesetz ohne jede Debatte angenommen. —

2. Die Verträge mit England und Belgien.

Die Zwischenzeit hatte die Regierung zu neuen Verhandlungen mit England und Belgien benutzt und rasch eine Verständigung mit beiden Staaten erzielt. Am 23. Juli 1873 unterzeichneten in Versailles der Minister des Äufseren, Herzog von Broglie (rechtes Centrum), und die Vertreter Belgiens, Baron Beyens, und Englands, Lord Lyons, die neuen Verträge, nach denen für Belgien bis zum 10. August 1877 und für England bis zum 30. Juni 1877 die alten napoleonischen Tarife

[1] Citiert von Babin-Chevaye, annales de l'Assemblée nationale 25. Juli 1873.

wieder in Kraft gesetzt wurden. In beiden Fällen traf man die Übereinkunft, durch Zusatzkonventionen etwa nötig gewordene Änderungen im Zollreglement, Expertiseverfahren und verwandten Dingen einführen zu können. Grofsbritannien liefs sich hinsichtlich der Schiffahrt in einem besonderen Paragraphen obendrein nicht nur die Meistbegünstigung mit den andern Staaten (natürlich unter dem Gesichtspunkt der Reciprocität) geben, sondern sogar das Recht, dafs seine eigenen Schiffe in Frankreich und Algier, abgesehen von der Küstenfahrt, den französischen vollständig gleichgestellt sein sollten. Ferner beharrte es auf dem alten Zoll für mineralische Öle, mit der Mafsgabe, dafs sofort nach der Ratifikation in Paris eine Kommission (jedes Land stellte ein Mitglied, zu denen in streitigen Fällen ein drittes als Schiedsrichter trat) diese Frage und auch andere noch unvereinbarte Punkte regeln sollte.

Am 24. Juli 1873 unterbreitete der Herzog Broglie, der Nachfolger de Rémusats im Ministerium des Auswärtigen, der Nationalversammlung die Verträge, welche einer Kommission unter dem Vorsitz von Pouyer-Quertier übergeben wurden. Die Kommission liefs sich hauptsächlich durch das Vorgehen des Staatsrats und des Oberhandelsrats bestimmen, welche beide die Schritte der Regierung gut geheifsen hatten. Die Einsicht, vor der man sich zuvor so hartnäckig gesträubt hatte, dafs es eine andere Wahl nicht gab, brach sich jetzt allenthalben Bahn. Nur die Rechte, welche man den fremden Handelsflotten einräumen sollte, stiefsen auf Widerspruch. Aber die Mehrheit verhehlte sich nicht, dafs im Falle der Ablehnung dieser Bestimmungen vielleicht der Vertrag mit England gar nicht zustande kommen würde. Aufserdem mufste die in den alten Verträgen gelassene Möglichkeit, die Seeeinfuhr aus Belgien oder England zu treffen, doch nur zum Schaden der französischen Häfen ausschlagen, weil der Import dann einfach den Weg zu Lande, über Deutschland und die Schweiz, genommen haben würde.

Das Aufgeben des Zollschutzes der Ölindustrieen bedauerte man sehr, versprach sich aber statt dessen viel von einer Acciseabgabe, zu deren Einführung die Regierung aufgefordert wurde; die Accise sollte je nach der Leuchtkraft des Öles abgestuft werden.

Dieser Vorschlag bildete den Hauptgegenstand der Diskussion in der Kammer am 29. Juli 1873. Der Deputierte Paul Morin (republik. Linke) unterschied drei Arten von Mineralölen, das amerikanische Petroleum, das schottische Öl aus Boghead und schliefslich das französische Schieferöl von Autun. Von diesen drei Sorten hatte das französische die geringste Leuchtkraft, während das Petroleum die gröfste Helligkeit erzielte. Bei dieser Sachlage konnte man in der That einen Zoll vollständig umgehen und eine durch die Verträge

erlaubte Acciseabgabe nach dem Grade der Leuchtkraft einführen. Thatsächlich waren auf diese Weise die fremden, heller brennenden Öle schärfer zu treffen, als die einheimischen. Aber Morin bezweifelte, ob die Regierung auch dieser Anregung folgen würde. Obendrein bestritt er überhaupt die Rechtmäſsigkeit der englischen Ansprüche, die freilich bereits von Thiers anerkannt waren. Danach sollte das englische Öl von Boghead als Kohlenessenz, wie das Anilin, behandelt werden, also auſser der inneren Abgabe nur mit einem Zoll von 5% oder von 3 fr. pro 100 kg belegt werden. Dieses Öl ist in der That aber keine Kohlenessenz, wie neuere Chemiker nachgewiesen haben, sodaſs Frankreich es ruhig seinen Gesetzen über die Mineralölzölle unterwerfen konnte.

Ähnlich wie Morin äuſserten sich Leurent (Rechte) und Clapier (linkes Centrum), aber der Herzog von Broglie wies ihre Forderungen hauptsächlich damit zurück, daſs die Frage der Acciseabgabe mit dem Vertrag nicht in Verbindung stände. Sonst schien die Regierung dieser mit einigem Raffinement ersonnenen Zollumgehung nicht gerade abgeneigt zu sein.

Das Gesetz wurde noch an demselben Tage angenommen, nachdem nur noch der Deputierte Leurent Bedenken wegen des neu einzuführenden Zollexpertiseverfahrens geäuſsert hatte. Denn nach diesem sollten die französischen Zollämter ihre genauen Ermittlungen einstellen, wodurch dem Schmuggel der englischen Importeure Thür und Thor geöffnet wurde.

Der Vertrag mit Belgien wurde ohne weitere Erörterungen genehmigt.

Die noch unentschiedene Frage über das Verfahren bei der Verzollung ad valorem wurde erst im Januar 1874 erledigt. Die englisch-französischen Kommissare Kennedy und Ozenne einigten sich schlieſslich am 22. Januar dahin, daſs die Wertdeklarationen der Importeure einer weniger scharfen Kontrolle unterliegen sollten, und zwar „in Erwägung, daſs diese Dispositionen den berechtigten Anforderungen des Handels entsprechen". Natürlich behielt das Zollamt das Vorkaufsrecht für die importierten Waren, wenn es die Überzeugung hatte, daſs die betreffenden Güter einen gröſseren Wert darstellten, als ihn die Deklaration angab. Wenn das Zollamt darauf verzichtete, so wurde ein Expertiseverfahren eingeleitet, zu dem die Experten einer Liste von Kaufleuten und Fabrikanten entnommen wurden, welche jährlich durch die Handelskammer des betreffenden Bezirks aufgestellt wurde[1]. — Frankreich hatte auch hierin fast gänzlich den englischen Forderungen nachgegeben.

---

[1] Siehe Protokoll betreff. das Expertiseverfahren, H.A. 1874 II 251. Die mit England vereinbarten Bestimmungen wurden nach und nach durch Übereinkommen auch auf die anderen Staaten ausgedehnt.

Ähnlich verhielt es sich bei den folgenden Verhandlungen mit Grofsbritannien, welche am 24. Januar 1874 zu einer Zusatzkonvention führten. Der Minister des Auswärtigen, Herzog Decazes, unterbreitete diese Konvention sofort der Kammer, welche sie nach einstimmiger Annahme durch die Parlamentskommission und einem empfehlenden Bericht Vétillart (Rechte) am 29. Januar ohne Debatte annahm.

Dieses Übereinkommen wiederholt nur die schon in dem Vertrage mit Thiers festgesetzten Bestimmungen, nach denen künftighin jede Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Möglichkeit von Zollerhöhungen ausgeschlossen wurde. Es wurde ferner vereinbart, dafs jede Abgabe, die den Durchgangsverkehr über Frankreich nach England und umgekehrt belasten könnte, für die Zukunft unterbleiben sollte. Die übrigen Verordnungen der Konvention beziehen sich auf Stempel- und Garantieabgaben für Goldschmiedeartikel, Feuerwaffen, Anker, Ankerketten und andere ebenso zu kontrollierende Artikel, ferner auf den Schutz von Handelsmarken und dergleichen. Muster und Proben von Handelsreisenden sollten 12 Monate lang unter Hinterlegung von Garantieen steuerfrei bleiben [1].

3. Die Aufhebung des Marinegesetzes.

Die Bestimmungen über die Handelsflotte waren in der Debatte über die Verträge gar nicht erwähnt worden. Das könnte sonderbar erscheinen, weil sie gerade in der Kommission den Hauptgegenstand der Kritik gebildet hatten.

Aber die Besprechung derselben war unnötig geworden, da die wesentlichsten Bestandteile des Flottengesetzes vom 30. Januar 1872, gegen welche sich England gesträubt hatte, nicht mehr bestanden. Schon am 25. Juli 1873, dem Tage der Aufhebung des Rohstoffzollgesetzes, hatte Rouvier (Republik. Union) beantragt, die Flaggen- und Entrepotzuschläge fallen zu lassen, weil sie unanwendbar wären, und weil nur Rufsland und Österreich zum Schaden Griechenlands und Englands, deren Schiffe sich künftighin nach Genua und Antwerpen, statt nach Marseille und Bordeaux wenden würden, davon Vorteil hätten.

Die Regierung hatte noch gezögert, diesen auch schon von ihr in Aussicht genommenen Schritt zu thun. Einige Deputierte rieten sogar energisch davon ab. Babin-Chevaye (konservat. Republik.) erinnerte daran, dafs sich im Oberhandelsrat eine starke Minorität für die Beibehaltung der Flaggenzuschläge ausgesprochen und zugleich betont hatte, erforderlichen Falles in anderer Weise die Marine zu schützen.

---

[1] H.A. 1874 I 121.

Doch die Regierung versprach eine wohlwollende Berücksichtigung aller Wünsche.

Rouvier fügte auf eine Anregung Wolowskis hin seinem Antrag noch einen Paragraphen hinzu, in dem die Regierung aufgefordert wurde, einen Untersuchungsausschuſs zum Studium der Notlage der Handelsmarine einzusetzen. Die Dringlichkeit dieses Antrags Rouvier-Wolowski wurde ohne weiteres beschlossen und der Antrag der Budgetkommission überwiesen, deren Berichterstatter, der freihändlerische Herzog Decazes (rechtes Centrum), schon am nächsten Tage die Annahme des Gesetzes empfahl.

Decazes führte an, daſs das Flottengesetz vor der Hand überhaupt nur auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Griechenland, Dänemark und England anwendbar sei. Die verschiedenartige Behandlung der einzelnen Handelsmarinen würde aber böses Blut hervorrufen. England hätte auch bereits mit Repressalien gedroht und bestände auf der Aufhebung der Zuschläge. „Dieses Gesetz ist," hatte Lord Granville am 24. Februar 1872 depeschiert, „nicht nur ganz und gar protektionistisch, sondern in seiner Wirkung darauf berechnet, um eigens gegen die Marine Groſsbritanniens vorzugehen."

In der Diskussion am 28. Juli wurden keine neuen Gesichtspunkte vorgebracht. Einige Freunde der Flaggenabgaben, wie Babin-Chevaye, mochten sich freilich nur mit Bedauern von ihren Lieblingsvorschlägen trennen. Aber man beugte sich fast allgemein vor der Notwendigkeit der Aufhebung und nahm den Antrag Rouvier an.

4. Ersatz für den Fiskus und kleinere Vorlagen.

So war denn auch die letzte wichtige Anordnung der Thiersschen Gesetze aufgehoben worden. Die zwei Jahre unendlicher Mühen und Verhandlungen hatten nur das geringe Resultat, daſs Quaiabgaben eingeführt wurden, die aber zugleich die französische Flotte trafen und nur geringe finanzielle Ergebnisse hatten.

Auf die Anregung, eine staffelförmige Accisenabgabe auf Mineralöle einzuführen, ging übrigens die Regierung sehr bald ein. Noch in demselben Jahre, am 29. Dezember 1873, wurde ein diesbezügliches Gesetz[1] beschlossen, auf Grund dessen am 30. Dezember ohne Debatte auch der Zolltarif[2] erhöht wurde. Dasselbe Gesetz[2] vom 30. Dezember schuf einen Ersatz für die namhaften fiskalischen Einnahmeausfälle, welche das Aufgeben der Thiersschen Gesetze verursacht hatte. Man erhöhte

[1] H.A. 1874 I 381.
[2] H.A. 1874 I 61.

fast sämtliche bestehende Abgaben und Auflagen um 5 %, die Zuckersteuer und alle Zölle um 4 %. Ferner besteuerte man Seife, Stearinsäure und ähnliche Produkte, auch im Zustand von Lichten und Kerzen.

Damit erreichte die Regierung finanziell ihren Zweck vollkommen. Indem sie aber zugleich für sämtliche Fabriken, welche steuerpflichtige Produkte verarbeiteten, eine genaue Staatskontrolle mit harten Strafen und ins einzelne gehenden Bestimmungen über die Art der Verpackung und dergleichen einführte, schuf sie der französischen Industrie und dem Handel eine Fülle von Belästigungen, die ihrer Entfaltung nicht gerade dienlich waren.

Weitere Gesetze über die Salzbesteuerung vom 21. März 1874, über die Abgaben von Weinessig und Essigsäure vom 17. Juli 1875 und über die Zuckersteuer vom 30. Dezember 1875 vervollständigten die finanziellen Maßnahmen der Regierung. —

Die Jahre 1874 und 1875 brachten noch einige Zollvorlagen von geringerer Bedeutung. So wurde durch Gesetz vom 1. August 1874 die Einfuhr scharfer Patronen zum besonderen Gebrauch der Schützenvereine gegen eine Zollabgabe von 10 % gestattet. —

Am 13. Februar 1875 wurde für die Zahlung der Einfuhrzölle, wenn die zu bezahlende Summe mehr als 300 fr. betrug, ein Kredit von 4 Monaten festgesetzt. —

Am 19. März desselben Jahres wurde die zollfreie Einfuhr von Gallussäure aus Korsika beschlossen. Der Bericht des Deputierten Peltereau-Villeneuve betonte die Wichtigkeit dieser Industrie für die korsische Volkswirtschaft, zumal die Ausfuhr wesentlich auf Frankreich angewiesen ist. —

Am 24. Juli genehmigte die Kammer die Zollfreiheit von Oliventrestern infolge einer Anregung des Deputierten Alfred Naquet (radikal). Ferner wurde der Zoll von Wollteppichen aus Tunis und Marokko von 50—100 % auf 15 % ermäßigt, letzteres mit Rücksicht auf die Teppicheinfuhr aus der Türkei und der Levante, die schon vorher nur 10 und 15 % bezahlten.

Weniger wichtig waren neue Bestimmungen über den Veredelungsverkehr, die admission temporaire, auf die ich im Zusammenhang zurückkommen werde.

3. Der Handelsvertrag mit [illegible]

Im allgemeinen rechnete man von jetzt ab im Interesse der französischen Volkswirtschaft auf die kommende Zeit, die mit dem Ablauf der Handelsverträge die ersehnte Umgestaltung der [illegible] bringen sollte. Nur vereinzelt sprach man im [illegible] den [illegible] Tendenzen mit [illegible]

mit einigem Grauen die wochenlangen Debatten über die Richtigstellung des Budgets von 1871. Und doch waren auch diese für die Forderungen der Schutzzöllner vergeblichen Versuche nicht ganz ohne Wirkung auf die Handelspolitik. Nur allzu offen hatten die Gegner der liberalen Tarife ihre Wünsche ausgesprochen und dadurch die Regierungen der fremden Staaten gelehrt, auf der Hut zu sein und womöglich vertragsmäfsig Frankreich die Hände zu binden. Namentlich beunruhigte das Ausland der drohende Umschwung in der französischen Schiffahrtspolitik. England und Belgien hatten bereits ihre Forderungen in dieser Beziehung durchgesetzt.

Nun kündigte auch Rufsland seinen Vertrag mit Frankreich von 1857, weil es in diesem nur die Meistbegünstigung hinsichtlich der Behandlung seiner Unterthanen besessen hatte, aber in schiffahrtspolitischen Fragen wie ein Nichtvertragsstaat behandelt wurde. So fand insbesondere die Vorschrift, dafs fremde Schiffe bei indirektem Zwischenlauf der Entrepotzulage unterworfen waren, auch auf Rufsland Anwendung. Der neue Vertrag vom 1. April 1874 liefs diesen Nachteil verschwinden.

Die Grundlagen des Vertrages waren, wie es in der Begründung desselben durch den Minister des Äufseren Decazes heifst: „Für die Niederlassung (von Franzosen in Rufsland und umgekehrt) die Gleichstellung mit den Einheimischen und die Unterwerfung unter die die Fremden betreffenden Landesgesetze; für den Handel die Behandlung der meistbegünstigten Nation ohne Einschränkung; für die Schiffahrt die nationale Behandlung,“ d. h. die vollständige Gleichsetzung der russischen mit der französischen Flagge.

Ausgenommen war, wie in allen Verträgen, nur die Küstenfahrt, welche den einheimischen Schiffen vorbehalten blieb. Doch befolgte man die mildere Praxis, dafs man das Anlaufen mehrerer Häfen hintereinander, um dort die Ladung teilweise zu löschen und wieder zu vervollständigen, nicht als Küstenfahrt auffafste (Artikel 10). In diesem Falle brauchten auch Abfertigungsgebühren, Quaiabgaben und dergleichen nur einmal bezahlt zu werden. Wichtig war noch die Bestimmung, dafs vollständige Ein- oder Ausfuhrverbote in keinem Falle eingeführt werden durften, es sei denn gegen Kriegskonterbande oder aus Gesundheitsrücksichten.

Die Dauer des Vertrages ging bis zum 10. August 1877, bei einer Kündigungsfrist von 12 Monaten.

Es ist übrigens interessant, zu bemerken, wie trotz aller Versicherung der gegenseitigen Meistbegünstigung „ohne Einschränkung“ doch in einem Separatartikel [1] die Meistbegünstigung in gewissen Punkten aufgehoben wurde. So kam

[1] H.A. 1874 II 28 ff.

man überein, dafs die Handelsbeziehungen Rufslands zu Schweden-Norwegen und den Grenzstaaten Asiens, die „durch besondere Grenzhandelsstipulationen unabhängig von den auf den fremden Handel im allgemeinen anwendbaren Reglements geordnet“ waren, „in keinem Fall angerufen werden“ konnten, „um die Handels- und Schiffahrtsbeziehungen, die zwischen Frankreich und Rufsland“ hergestellt wurden, zu modifizieren (Art. 1). Ebenso bestand die russische Regierung darauf, dafs verschiedene Privilegien ihrer Unterthanen bestehen blieben und von der Meistbegünstigung ausgeschlossen wurden. Dazu gehört 1) die Freiheit, welche die in Rufsland gebauten und russischen Unterthanen gehörigen Schiffe geniefsen, d. h. die Befreiung von den Schiffahrtsabgaben während der drei ersten Jahre; 2) die den Bewohnern der Küste des Gouvernements Archangel verliehene Befugnis, in ihren Häfen abgabenfrei oder gegen ermäfsigte Abgaben getrocknete und gesalzene Fische, sowie gewisse Arten Rauchwerk einzuführen und in derselben Weise Getreide, Taue, Tauwerk, Teer und grobes Segeltuch auszuführen; 3) die den Vergnügungsgesellschaften, Yachtklubs und dergleichen gewährten Immunitäten. Schliefslich wurden durch den Vertrag auch nicht die Gesetze des Grofsherzogtums Finland berührt, „welche Fremden den Handelsbetrieb nur in den See- oder Stapelstädten dieses Landes und nur en gros gestatten“.

Frankreich fühlte sich dagegen nicht gebunden 1) hinsichtlich der Abgabenfreiheiten und Prämien zu Gunsten des nationalen Fischfangs, 2) hinsichtlich der Immunitäten der englischen Vergnügungsyachten und 3) der den spanischen Fischern noch durch ein Gesetz vom 12. Dezember 1790 zustehenden Freiheiten.

Der Vertrag, welchem eine Konsularkonvention folgte, wurde einstimmig von der Parlamentskommission empfohlen und am 17. Juni 1874 von der Kammer [illegible] angenommen.

Freilich heifst es in dem von [illegible] (rechtes Centrum) verfafsten Kommissionsbericht: „Man gestatte uns wohl, zu bedauern, dafs diese Unterhandlungen nicht die Erniedrigung gewisser Schranken, die Öffnung neuer Märkte, die unmittelbare und schnelle Entwickelung des Handelsverkehrs herbeigeführt haben; aber die Betrachtung dessen, was möglicherweise [illegible] werden können [illegible] darf uns [illegible]“

[illegible] durchaus der gebende Teil gewesen. Rufsland konnte künftighin seinen [illegible] als [illegible] während dieses mit seiner [illegible] gebundenen [illegible] Aber das Land [illegible] Abmachungen. Das

Journal des Économistes (1874, II) konnte sogar schreiben: „Es mifsfällt uns nicht, dafs bei der verminderten Machtstellung, welche die Härte des Geschickes uns zugefügt hat, die schöne Rolle der Freigebigkeit auf Seiten Frankreichs ist . . . . . . haben wir doch nicht mehr die Wahl unter den Mitteln, unsern Rang in der Welt zu kennzeichnen und dort unsern Platz zu behaupten" [1].

Indessen hatte die französische Industrie immerhin einen Vorteil von dem Vertrag und konnte die Hoffnung hegen, dafs ihre Fabrikate kraft der Meistbegünstigung in Rufsland auch weiter einen grofsen Absatz finden würden. Denn der Ausfuhrhandel war für Frankreich, wie es in sämtlichen Zolldebatten hiefs, eine Lebensfrage ersten Ranges geworden.

[1] Citiert bei v. Brandt, franz. Handelspolitik S. 147.

Zweiter Abschnitt.

Die zeitweilig freie Zulassung (admission temporaire).

I. Kapitel.

Der Mechanismus der zeitweiligen Zulassung.

Es ist bezeichnend, dafs der französische Unternehmergeist sich nirgends so stark zeigte, um allein auf sich selbst und die Güte seiner Schöpfungen bauend in den Welthandel einzutreten, sondern dafs er immer die Unterstützung des Staates in Anspruch zu nehmen suchte. Diese Erscheinung ist eine der gefährlichen Folgen des Colbertismus, des von Colbert geschaffenen Systems, durch Staatshilfe Industrie und Handwerk zur Blüte zu bringen. Gewifs hat Frankreich, wie Freiherr von Dumreicher in seinem Buche „Über den französischen Nationalwohlstand als Werk der Erziehung" (Wien, 1879) nachgewiesen hat, durch den Colbertismus die ihm eigentümliche Kulturhöhe errungen und zu behaupten gewufst. Aber seine Industrie, die dadurch in die Lage versetzt wurde, vornehmlich Luxuswaren von kaum erreichter Schönheit zu produzieren und damit den Weltmarkt zu beherrschen, wurde durch denselben Colbertismus unselbständig. Immer wieder rief man in Zeiten der Not nach der Allmacht des Staates. Das Verlangen nach Zollschutz verschwand niemals von der Tagesordnung der öffentlichen Meinung.

Andrerseits verstummten zu keiner Zeit die Klagen der für die Ausfuhr arbeitenden Fabrikanten über die durch Verzollung der Rohstoffe und Halbfabrikate herbeigeführte Verteuerung der Produktionskosten. Das alte Prämiensystem, welches ein halbes Jahrhundert lang als ein notwendiger Bestandteil der französischen Handelspolitik und als Ausgleich für den übertriebenen Schutzzoll geherrscht hatte, war freilich durch die napoleonischen Reformen zu Grabe getragen worden. Direkte Vergütungen bei der Ausfuhr von Fabrikaten nach

einem festen Satz ohne Rücksicht auf die Rohstoffeinfuhr wurden seitdem aus der Staatskasse nur noch für gesalzenes Fleisch und gesalzene Butter gewährt.

Ein Dekret vom 20. Juli 1875 regelte diese Ausfuhr dahin, dafs für Pökelfleisch von Rind und Schwein, Schinken und Speck Ausfuhrprämien von 3 fr. 10 cents. bis 5 fr., und für gesalzene Butter 50 cents. bis 1 fr. 50 cents. auf 100 kg netto gegeben wurden[1].

Auch das drawback, eine Rückvergütung des wirklich entrichteten Zolls auf Grund von Zollquittungen bestand gesetzlich nicht mehr. Dagegen beherrschte nach dem Scheitern der Thiers'schen Zollpläne eine andere Art der indirekten Prämie, die admission temporaire, die Erörterung in den Interessentenkreisen.

Die zeitweilige Zulassung, d. h. die zollfreie Einfuhr von Rohstoffen auf gewisse Zeit mit der Bedingung der Wiederausfuhr nach der Verarbeitung beruhte auf einem Gesetz vom 5. Juli 1836, in dessen Artikel 5 es heifst: „Königliche Ordonnanzen können, vorbehaltlich des Widerrufs im Falle von Mifsbräuchen, die Vollmacht zu der zeitweiligen Einfuhr fremder Produkte geben, die bestimmt sind, in Frankreich verarbeitet zu werden oder eine industrielle Vervollkommnung zu erhalten; dabei mufs man sich verpflichten, sie in einem Zeitraum, der sechs Monate nicht übersteigen darf, wieder auszuführen oder in das Entrepot zurückzuliefern, und zwar unter Erfüllung der festgesetzten Formalitäten und Bedingungen".

Diese Bestimmung erlangte in den 70er Jahren nach dem Aufhören der übrigen Zollvergütungen grofse Wichtigkeit, zumal sie sogar vorübergehende Konflikte mit auswärtigen Staaten, wie Deutschland und Belgien, hervorrief.

Die zeitweilige Zulassung wirkte, so wie man sie in Frankreich handhabte, in der That wie eine Ausfuhrprämie. Um dies zu erläutern, will ich kurz einen Blick auf den Mechanismus dieser Einrichtung werfen, indem ich das bei den von Thiers geplanten drawbacks beobachtete Verfahren zum Vergleich heranziehe. Ein Beispiel, das ich Léon Poinsard[2] entnehme, möge dabei zur Veranschaulichung dienen[3]:

Ein Eisengiefser kann 100 Tonnen Gufseisen einführen und bezahlt dafür, sagen wir, 1000 fr. Zoll. Der Fabrikant arbeitet jedoch nicht für die Ausfuhr, sondern will seine Produkte lieber in Frankreich verkaufen. Deshalb tritt er seine Zollquittung, auf Grund deren er vom Zollamt 1000 fr. zurückerlangen kann, gegen Zahlung von 650 fr. an irgend einen

---

[1] H.A. 1875 II 533.
[2] Léon Poinsard, Libre échange et protection S. 537.
[3] Vergleiche auch Lexis, Die französischen Ausfuhrprämien.

anderen Metallindustriellen ab, der 100 Tonnen mit französischem Eisen hergestellter Artikel ausführt und dann vom Zollamt die 1000 fr., mit andern Worten eine Prämie von 350 fr. erhält. Der erste hat also statt 1000 fr. nur 350 fr. Zoll bezahlt, der zweite eine direkte Unterstützung von 350 fr. erhalten. Die Wirkung ist doppelt.

Man sieht, die Zollumgehung liegt in der Möglichkeit begründet, statt der eingeführten Waren andere zu exportieren, ganz abgesehen davon, daſs gewöhnlich wertvollere Stoffe in das Land hereinkamen, als hinausgingen. Ganz ähnlich ist die Wirkung bei der admission temporaire, wenn auch das Verfahren etwas abweicht. Hier erhält der Importeur nicht eine Zollquittung, sondern auf sein Nachsuchen die Einfuhrerlaubnis von der Regierung, wonach der zu hinterlegende Zoll eine Zeit lang aufgehoben ist. Die Waren treten in das Land mit einem Begleitschein (acquit-à-caution) ein, dessen Decharge durch solidarische Bürgen oder Hinterlegung von Kautionen sicher gestellt wird.

Bei der Wiederausfuhr nun sind mehrere Fälle zu unterscheiden. Sind die Waren nach der Veredelung in ihrer Zusammensetzung durchaus identisch mit den eingeführten Rohstoffen, so bedeutet das Verfahren nach Lexis nur „eine erweiterte Transitoperation“ und giebt zu Bedenken nicht den geringsten Anlaſs. Ist dagegen nicht die Identität vorgeschrieben, sondern Substitution durch einheimische Rohstoffe erlaubt, so erlangt die zeitweilige Zulassung sofort den Charakter einer Prämie. Diese Praxis — es ist zweifelhaft, ob sie gesetzmäſsig ist oder nicht — wurde in verschiedenen Zweigen des französischen Handels befolgt. Danach verkaufte der Importeur nicht, wie bei dem Drawbackverfahren, seinen Erlaubnisschein (acquit-à-caution), sondern trat ihn einem anderen exportierenden Händler ab, dem er selbst einen gewissen Bruchteil des Zolles bezahlte. Die Vergütung bedeutete für diesen natürlich eine Ausfuhrprämie. Der Importeur brauchte also nur einen Teil des Zolles zu entrichten, der Exporteur, dem sich gewöhnlich ein Zwischenhändler zugesellte, erhielt eine unmittelbare Unterstützung.

Anders lag die Sache, wenn nicht jedem, der um die Einfuhrerlaubnis einkam, sondern nur den für den Export arbeitenden Fabrikanten die zeitweilige Einfuhr gestattet wurde. In diesem Fall scheint ein Gewinn nur dadurch erzielt werden zu können, daſs der Fabrikant statt des guten ausländischen Materials billigere französische Stoffe verwendete. Aber das Gesetz lieſs auch hier wieder eine Lücke, die sofort ausgenutzt wurde. Es war den Fabrikanten gesetzlich gestattet, die Einfuhr durch einen Stellvertreter bewerkstelligen zu lassen. Das Verhältnis der beiden Geschäftsleute ist jetzt umgekehrt. Derjenige, welcher die Initiative zu dem Handel ergreift, ist

nicht der Importeur, der nicht den vollen Zoll entrichten will, sondern der Exporteur, welcher eine Prämie zu erlangen gedenkt. Der Exporteur läfst sich also von der Regierung einen Einfuhrerlaubnisschein geben, auf dem der Name des Stellvertreters auch vermerkt steht, oft aber erst eingetragen wird, wenn der mit der Vermittlung beauftragte Kommissionär einen Käufer der Vollmacht gefunden hat. „Die zollfreie Einfuhr erfolgt also der Form nach im Namen des berechtigten Fabrikanten, dem übrigens auch noch die Decharge des acquit-à-caution obliegt“ [1]. Natürlich werden beide alle örtlichen und zeitlichen Konjunkturen zu benutzen suchen. Die Ein- und Ausfuhr erfolgt an den für sie günstigen Punkten, um die doppelten Transportkosten für Hin- und Zurücksendung des Rohmaterials zu ersparen. Schlimmsten Falls, wenn der Besitzer der Vollmacht in der gegebenen Zeit keinen Ersatzmann gefunden hat, verarbeitet er selbst die eingeführten Rohstoffe und bringt dann die Waren ins Entrepot zurück, um sie unter für ihn günstigen Umständen im Ausland abzusetzen oder auch nach Zahlung des Zolls im Inland zu verwenden.

Benachteiligt durch das ganze Verfahren sind einerseits der Fiskus, andererseits die Produzenten der Rohstoffe im Inland, da sie eines gewissen Teils des ihnen gewährten Zollschutzes offenbar verlustig gehen.

II. Kapitel.

Die Regierungsmafsnahmen.

Bevor ich jedoch die einzelnen den Veredelungsverkehr betreffenden Dekrete bespreche, will ich auf die parlamentarischen Erörterungen eingehen, welche die gesetzliche Grundlage dieser Verordnungen zum Gegenstand haben. Diese fanden allerdings erst später, anfangs der neunziger Jahre, ihre Erledigung.

Die Industrie fühlte sich beunruhigt, dafs die Regierung durch einfache Erlasse die zeitweilige Zulassung gestatten und verbieten konnte. Sie hatte mit dieser ihr durch das Gesetz vom 5. Juli 1836 zustehenden Vollmacht, wie schon hervorgehoben, die Möglichkeit, Zollgesetze in ihrer Wirkung teilweise aufheben zu können. Infolgedessen stellten am 17. Juni 1872 Johnston, Joubert (rechtes Centrum), Feray, Fraissinet und André (linkes Centrum) in der Nationalversammlung den Antrag, dafs künftighin diese Bestimmungen nur auf gesetzgeberischem Wege, d. h. unter Mitwirkung des Parlaments, in Kraft treten sollten. Die Dringlichkeit für diesen Antrag

---

[1] Lexis, op. cit. S. 370.

wurde abgelehnt. Aber schliefslich führte er doch dazu, dafs, nachdem de la Rochejaquelin (Monarchist) am 12. Juli seinen Kommissionsbericht abgestattet hatte, die Sache am 24. Juli der Regierung zur Erwägung überwiesen wurde. Nur einen einzigen Einwand machte man geltend: „Die Ausübung des Rechtes durch die Nationalversammlung wird zu Verzögerungen führen, die dem Handel schädlich sein können, und die bei der Aufrechterhaltung der alten Gesetzgebung vermieden werden.“

Der Minister Teisserenc de Bort hatte nichts gegen den Antrag vorzubringen und versprach wohlwollende Berücksichtigung. Das später aufgehobene Gesetz vom 26. Juli 1872 legte auch bereits einige Bestimmungen der zeitweiligen Zulassung gesetzlich fest, ohne jedoch die alte der Regierung im Jahre 1836 gegebene Vollmacht aufser Kraft zu setzen.

Deshalb tauchte der Antrag Johnston von Zeit zu Zeit wieder in der Kammer auf, ohne aber Gesetzeskraft zu erlangen. Erwähnenswert ist indessen der Kommissionsbericht Lefébure (rechtes Centrum) vom 29. Juli 1875, in welchem der Antrag eine bestimmte Formulierung erfuhr. Danach sollte die zeitweilige Zulassung zu einer Sache des Parlaments gemacht werden. Die Regierung durfte nur in einigen weniger wichtigen Fällen dieselbe durch einen blofsen Erlafs verfügen. Dazu gehörte die Einfuhr von Kisten, Fässern, Säcken und dergleichen Dingen, die für die Verpackung der Ausfuhrfabrikate nötig waren, und schliefslich solche Fälle, die einen ganz eigenartigen Charakter trugen, sodafs sie nicht allgemeine Bedeutung erlangen konnten.

Das Vorgehen des Parlaments veranlafste die Regierung zu einer grofsen Enquete über die ganze Frage der admission temporaire, in welcher namentlich die wichtigeren Zweige des Veredelungsverkehrs, die Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte, die zeitweilige Zulassung der Metalle und die Textilfabrikation zur Untersuchung gelangten[1].

Der Finanzminister veranstaltete eine Umfrage bei den 13 gröfsten Metallfabriken und unterbreitete die Antworten am 19. Mai 1875 dem beratenden Komitee für Künste und Gewerbe (Gewerbekammer). In der Sitzung desselben über diese Angelegenheit lagen zwei einander entgegenstehende Berichte vor. De Freycinet und Reymond legten als Bestimmung des Gesetzes von 1836 die Forderung der Identität der einzuführenden und wiederauszuführenden Stoffe aus (régime de l'identique). Alle dem widersprechenden Dekrete wären also durchaus ungesetzlich gewesen. Nur diejenigen

[1] Siehe Lexis, op. cit. cap. VIII und Paul Rougier, la liberté commerciale; les douanes et les traités de commerce. Lyon 1878. cap. XIX u. XX.

Erlasse, welche die durch die Substitution anderer Stoffe hervorgerufenen Mifsbräuche abgestellt hätten, dürften aufrecht erhalten werden. — Der zweite Bericht von Ozenne und Lavenay war liberal. Als Vorteil der zeitweiligen Zulassung unter Beibehaltung der herkömmlichen Praxis (régime de l'équivalent) bezeichnete er die segensreiche Einwirkung dieser Einrichtung auf die Entwicklung des Aufsenhandels. Beide Berichte wurden ohne Entscheidung dem Oberhandelsrat überwiesen.

Das Gleiche geschah mit dem Ergebnis einer Untersuchung des Ackerbau- und Handelsministers de Meaux, welcher am 11. Oktober 1875 ein Rundschreiben an alle Handelskammern gerichtet hatte. Nur 9 Handelskammern erklärten sich für unzuständig oder unterliefsen die Antwort. Von den übrigen 39 sprachen sich 13 Stimmen für die Beibehaltung des Gesetzes von 1836 aus. 8 Kammern verlangten eine Reform, wonach ein neues Gesetz die zeitweiligen Zulassungen regeln sollte, während die Regierung die Exekutive behielt. 18 Stimmen schlossen sich dem Kommissionsantrag Lefébure in der Nationalversammlung an; für jede Art der zeitweiligen Zulassung sollten besondere Gesetze erlassen werden.

Der Oberhandelsrat (conseil supérieur) begann seine Untersuchung Mitte Dezember 1876, indem er sofort die Frage von der praktischen Seite angriff und sie nach den einzelnen wichtigeren Zweigen des Aufsenhandels zu regeln suchte.

Als das Wichtigste wurde der Veredelungsverkehr der Metalle betrachtet und demzufolge zuerst behandelt. Vor 1870 hatten vornehmlich die französischen Eisenproduzenten und die ausländische Konkurrenz sich gegen den Handel mit den acquits-à-caution und das von der Regierung gut geheifsene Substitutionsverfahren ausgesprochen. Es kamen allerdings, wie Lexis hervorhebt, dabei unerhörte Schiebungen vor. So wurde z. B. feines schwedisches Eisen durch Schienen kompensiert, feine Eisenbänder für Quincaillerienwaren durch Schleppdampfer u. s. w. Endlich veranlafste der Finanzminister Buffet am 9. Januar 1870 ein Dekret[1], welches bestimmte, dafs die zur Veredelung eingeführten Metalle nur in bestimmt genannte Fabriken geschafft werden durften. Gufseisen, das schon in Formen gegossen war, war nur behufs Ausführung von Arbeiten aus geformtem Gufseisen zulässig. Holzkohleneisen konnte jetzt nicht mehr bei der Ausfuhr durch Eisen, welches mit Coaks erzeugt war, ersetzt werden. Ferner sollten Einfuhrkredite nur auf Beschlufs der ständigen Kommission für Künste und Gewerbe (comité consultatif) eröffnet werden, welcher die Prüfung der Wechselbeziehungen zwischen den

[1] H.A. 1870 Nr. 4.

eingeführten Rohstoffen und den zur Ausfuhr gelangenden Fabrikaten oblag.

Indessen war dies Dekret doch noch nicht durchgreifend genug, wenn es auch die vorgekommenen Mifsbräuche beschränkte. Dazu machten die Gegner desselben zur Zeit die gröfsten Anstrengungen, es überhaupt wieder zu beseitigen. Nun erhob aber namentlich die deutsche Eisenindustrie laute Klagen über die versteckte Ausfuhrprämie, zumal da im Deutschen Reiche seit 1873 das Roheisen zollfrei war und vom 1. Januar 1877 an sämtliche Eisenzölle in Wegfall kommen sollten. Die deutsche Eisenindustrie jener Jahre hatte schon an und für sich schwer zu kämpfen, weil nach der allgemeinen wirtschaftlichen Krisis die damaligen unverkäuflichen Roheisenvorräte der englischen Überproduktion den ungeschützten deutschen Markt überfluteten. Der Reichskanzler Fürst Bismarck suchte wenigstens gegen die französischen Ausfuhrstipulationen vorzugehen, indem er die Minister Camphausen und Achenbach gegen Ende des Jahres 1876 veranlafste, eine Vorlage einzubringen, „nach welcher der Bundesrat ermächtigt werden sollte, von Eisen und Stahl (Roheisen ausgenommen), von groben Eisen- und Stahlwaren, sowie von Maschinen aus Stahl und Eisen im Wege der Verordnung Ausgleichsabgaben zu erheben, wenn und soweit die Fürsorge für die Interessen der heimischen Industrie dies erfordern sollte“ [1].

Das Gesetz gelangte freilich nicht zur Annahme, veranlafste aber, solange es noch in der Vorbereitung war, die französische Regierung zu einer energischen Untersuchung über diese Frage und beeinflufste die Erwägungen des Oberhandelsrats, die sich besonders um das die Mifsbräuche beschränkende Dekret Buffets von 1870 drehten.

In der Sitzung vom 12. Dezember 1870 fanden sich auch genügend besonnene Stimmen, die vor der Aufhebung des Dekrets warnten, da es immerhin eine vermittelnde Stellung zwischen den Anhängern des Identitätsnachweises und seinen Gegnern einnehme. Freilich ging es seinen Verteidigern eigentlich noch nicht weit genug. Léon (rechtes Centrum) befürwortete im wesentlichen überhaupt ein Aufgeben der ganzen Einrichtung der admission temporaire wegen des Acquithandels. Er hielt eine Ermäfsigung der Eisenzölle, die 25 % betrugen, für vorteilhafter. Auch der Generalzolldirektor Amé wandte sich gegen die in diesem System liegende versteckte Ausfuhrprämie; er wollte lieber, wenn es nötig wäre, eine offene Unterstützung. Reverchon (Gruppe Feray) schlofs seine in ähnlichem Sinne lautenden Ausführungen mit dem Satze:

---

[1] Vergleiche: Hans Blum, Das Deutsche Reich zur Zeit Bismarcks. Leipzig u. Wien [illegible]. S. [illegible]—[illegible]4. v. Brandt, op. cit. S. 147; Sering, Geschichte der preufsisch-deutschen Eisenzölle. Berlin 1882. S. 2[illegible].

„Man mufs hinsichtlich der Metalle so viel wie möglich bei der Identität bleiben, und alles, was man thut, um dieselbe zu verlassen, kann nur unheilvoll sein“ [1].

Als Gegner des Identitätsnachweises sprachen Goin und Grandval. Letzterer betonte den schädlichen Einflufs desselben und des Dekretes Buffets auf den Schiffsbau, der dadurch auch des letzten Schutzes bar geworden sei. Goin nannte das Dekret „eine Brutalität ohne Beispiel“. Die Möglichkeit der Kompensation hingegen sporne Industrie und Handel an, und der Handel mit den Acquits wäre durchaus legal und hätte nicht die behauptete schlimme Wirkung.

Schliefslich stimmte der Oberhandelsrat mit 18 gegen 16 Stimmen einem Vermittlungsantrag zu, der für Gufseisen die Forderung des direkten Transports in die Hüttenwerke aufhob, aber sonst das Dekret Buffets in seiner Wirksamkeit bestehen liefs. —

Noch einmal liefen die Gegner dieser Verordnung im Oberhandelsrat dagegen Sturm. Am 31. Januar 1871 führten Dupuy de Lome (Bonapartist) und Genton (liberal) aus, dafs man damit zu weit gegangen wäre. Die zeitweilige Zulassung ohne die Identität oder erschwerende Bestimmungen hätte die Industrie stark belebt. Buffet verteidigte jetzt selbst sein Werk, doch war er dafür, dafs die Vollmacht der Regierung in dieser Beziehung aufgehoben werden müfste und die Einfuhrerlaubnis von Gesetzen abhängig gemacht würde. Der Oberhandelsrat ging über die Frage zur Tagesordnung über. Sie war noch nicht spruchreif und sollte erst in späterer Zeit im Sinne Buffets erledigt werden. —

Bei der Ein- und Wiederausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten blieb die Frage in der Schwebe bis 1873. Es handelte sich dabei neben der Ölfabrikation eigentlich nur um die Zulassung von Weizen zum Vermahlen. Andere Zulassungen, wie die Einfuhr von rohem Talg für Stearin, von Hanf für Stricke und von Krappwurzeln zum Mahlen waren durch die Zollherabsetzungen der napoleonischen Ära gegenstandslos geworden. Die Reisentnahme aus den Entrepots zum Enthülsen und Reinigen und darauf die Zurücklieferung der gereinigten Produkte war nur eine bequeme Entrepotoperation und übte keinen Einflufs auf den Reishandel aus, da die Identität völlig gewahrt blieb. Dagegen hatte für den Getreideimport, also namentlich für Weizen, nie ein Identitätsnachweis bestanden. Der Handel mit den acquits-à-caution hatte aber an Umfang stetig zugenommen, weil der Südosten Frankreichs nicht genug Getreide produziert und auf die Einfuhr angewiesen ist, während der Norden bedeutende Mengen Mehl nach England ausführt. Belgien wollte im Jahre 1873

[1] Rougier, op. cit. S. 478.

den Zoll für fremdes Mehl aufheben, aber zugleich seine Mehlexporteure gegen Frankreich schützen. Es erreichte auch im Artikel V des Protokolles zum Vertrage vom 5. Februar 1873, dafs die nach Frankreich unter dem Regime der zeitweiligen Zulassung eingeführten ölhaltigen Samen und ferner Weizen nur durch die Zollämter wieder ausgeführt werden durften, durch welche die Einfuhr bewerkstelligt war. Eine entsprechende Verordnung vom 18. Oktober 1873 brachte hinsichtlich der Weizenzulassung den belgischen Wünschen Erfüllung.

Doch beschlofs der mit der Untersuchung dieser Angelegenheit, wie erwähnt, betraute Oberhandelsrat am 24. Februar 1877 auf einen Antrag Grandval-Marseille hin, wieder zum alten système de l'équivalent zurückzukehren. Besonders forderten die Deputierten der Departements Marseille, Norden, Nantes und Dünkirchen die Aufhebung des Dekrets von 1873. Amé verteidigte es, ohne jedoch mit seiner Auffassung durchzudringen. Für ihn handelte es sich gar nicht um die zeitweilige Zulassung, deren Anhänger er wäre. „Es handelt sich allein," so führte er aus, „darum, fremdes Getreide nach Marseille zu importieren, es auf dem Markte der Provence zu lassen, ohne dafs es den im Tarif stehenden Zoll von 60 cents. bezahlt hat, und es bei der Ausfuhr mit Mehl französischen Ursprungs zu kompensieren. In allem diesem ist nichts von zeitweiliger Zulassung zu sehen. Es handelt sich darum, den Staatsschatz um einen gesetzmäfsig errichteten Zoll auf fremde Stoffe, die auf dem französischen Boden bleiben, zu berauben und einen Teil dieses Zolls aus den Staatskassen in die Taschen der Exporteure von französischem Mehl wandern zu lassen" [1].

Demgegenüber sahen Grandval und Mallet (Linke) in dem Fehlen des Identitätsnachweises durchaus keine Prämie. Dem Schatz würde nichts geraubt, dagegen die nationale Arbeit und der Ackerbau gefördert.

Letzteres war unzweifelhaft richtig. Im übrigen kann man sich aber durchaus den Ausführungen des Generalzolldirektors Amé anschliefsen. Denn dieser Mann war vermöge seiner Stellung genau mit allen Zollmanipulationen vertraut, und seine Ansicht entspricht auch den wissenschaftlichen Untersuchungen, die Lexis darüber angestellt hat. —

Hinsichtlich der ölhaltigen Samen und Früchte, für die eigentlich die Identität festgesetzt, aber niemals innegehalten war, wurde in dem Rohstoffzollgesetz vom 26. Juli 1872 verordnet, dafs die Wiederausfuhr nur über die Zollämter erfolgen dürfe, über die sie eingeführt waren. Diese Praxis war aber

[1] Rougier, op. cit. S. 456.

nicht von langer Dauer, da auch das Gesetz, auf dem sie beruhte, sich als ein toter Buchstabe erwies.

Am 27. Februar 1873 wurde deshalb beschlossen, Baumwollensamen und Palmkerne (graines de niger) zur Ölfabrikation [1] unter den alten Bedingungen zuzulassen. Freilich war gesetzlich nur die Einfuhr zu Lande, und zur See nur unter französischer Flagge oder der Flagge des Ursprungslandes erlaubt. Aber die Meistbegünstigungsklausel der Handelsverträge hob diese Einschränkung auf. Das Ergebnis an Öl aus Baumwollsamen wurde auf 19 % vom Gewicht des Samens, aus Palmkernen auf 33 % festgesetzt. Als Frist für die Fabrikation wurden sechs Monate bestimmt. Die gleiche Zeitdauer gestattete ein Dekret vom 13. September 1880 für die Sämereien Marfouraire, Illipé Ponsianack und Illipé Dyack; der Ertrag an Öl belief sich bei ihnen auf 40 %, bezw. 58 % und 39 %. Dagegen beschränkte man die zeitliche Zulassung von Gewürznelken und Stielen für die Herstellung von ätherischem Öl auf drei Monate (Dekret vom 9. März 1878). Dabei repräsentierten 100 kg Nelken 15½ kg Ol. —

Es ist sicher anzunehmen, dafs alle diese Verhältnisbestimmungen für die Fabrikation eher zu günstig, als zu ungünstig angenommen wurden.

Auch das fertige Fabrikat, das Öl, wurde in Frankreich zeitweilig zollfrei zur Weiterverarbeitung zugelassen. So bestimmte ein Dekret vom 27. März 1876, dafs in einem Zeitraum von 4 Monaten für 100 kg Palmöl entweder 100 kg Stearinlichte oder 50 kg solcher Lichte und 50 kg Elainsäure oder 100 kg Stearinsäure oder 100 kg Kerzen auszuführen bezw. ins Entrepot zu liefern waren. Von einem Identitätsnachweis war auch hier nicht die Rede. —

Dagegen hatte seit jeher diese Forderung für andere Halbfabrikate bestanden, weil man die Identität bei ihnen durch Stempelung leicht erweisen konnte, z. B. für kupferne Druckerwalzen zum Gravieren.

Wichtiger war die zollfreie Einfuhr von Geweben aus Baumwolle, Wolle und Flachs zum Färben oder Bedrucken, welche durch eine Verordnung vom Februar 1861 zugelassen war. Der Identitätsnachweis durch einen Stempel war damals bereits festgesetzt worden. Aber bald liefen Beschwerden darüber ein, dafs gefärbte und bedruckte Gewebe wohlfeil ausgeführt werden konnten, während der Vorteil für die übrigen Textilwaren nicht bestand. Der anfänglich bedeutende Preisunterschied zwischen beiden Arten bewirkte natürlich, dafs bald sämtliche Preise auf den niedrigsten Stand herabgedrückt waren. Denn dafs zwei Preishöhen neben einander bestehen, ist unmöglich; der niedrigste Preis giebt immer den

---

[1] H.A. 1873 I 294.

Ausschlag. Die Beschwerden der Textilindustriellen waren danach sehr gerechtfertigt. Deshalb unterdrückte der Finanzminister Buffet durch ein Dekret vom 9. Januar 1870 wenigstens den Veredelungsverkehr reiner und gemischter Baumwollengewebe.

Das Dekret übte sofort eine vorteilhafte Wirkung aus. Ein Handelsbericht aus Mühlhausen[1] vom April 1870 meldet, dafs die Garnpreise bereits gestiegen wären und höchstens die Baumwollendrucker einen Nachteil hätten. Eine Petition der Drucker von Mühlhausen, welche der bekannte Freihändler Michel Chevalier am 21. Mai 1870 dem Senat überreichte, führte aber zu keinem Ergebnis.

Geraume Zeit ruhte dann die Frage, zumal nach dem Kriege von 1870/71 die hauptsächlich beteiligte Baumwollenindustrie Elsafs-Lothringens in deutsche Hände übergegangen war. Erst die Sitzung des Oberhandelsrats vom 26.—27. Januar 1877 führte zu einer erneuten Untersuchung. Die Vertreter der Textilindustrieen sprachen sich für das Buffet'sche Dekret aus, weil die Einrichtung der zeitweiligen Zulassung die Preise drückte. Der Exporteur könne nur zu den billigeren Auslandspreisen exportieren und müsse deshalb auch französische Waren schon so billig wie im Ausland ankaufen. Ein weiterer Druck durch die in der Zulassung liegende Prämie wäre nicht zu ertragen. Auch Pouyer-Quertier befürwortete das Dekret und damit das Fallenlassen der ganzen Verhandlung.

Gegner waren Malathiré von der Handelskammer in Rouen, und der Deputierte Cordier (linkes Centrum, Gruppe Feray). Die Ausfuhr wäre seit dem Dekret bedeutend zurückgegangen, zumal auch der Export nach den Kolonieen nicht mehr frei sei, sondern diesen die Erhebung eines Seeoctrois gestattet sei.

Schliefslich beschlofs der Oberhandelsrat mit 25 gegen 9 Stimmen die Wiederzulassung der zeitweiligen Einfuhr für Baumwollengewebe, doch mit dem Identitätsnachweis. Ein Dekret vom 6. September 1879 dehnte die Zulassung auch auf mit Baumwolle oder anderen Stoffen gemischte Seidenstoffe zur Bedruckung, Färbung oder Appretierung aus. Dabei war jede Substituierung streng verboten. Das Zollamt hatte an die beiden Enden jedes Stücks eine Stempelmarke anzulegen und ein acquit-à-caution einzuhändigen, das die Verpflichtung enthielt, bei Strafe binnen 4 Monaten die nämlichen Gewebe auszuführen oder ins Entrepot zu liefern. —

In der Frage der Zulassung von Garnen von Lein, Wolle und Baumwolle für die Weberei der Departements Norden,

[1] H.A. 1870 S. 451.

Rhone und Loire kam man im Oberhandelsrat zu keiner Entscheidung.

Für die Weber im Departement Norden sprach der Deputierte Bertrand Milcent (republ. Linke): Die Lein- und feine Battistweberei (cambrais) der dortigen Gegend (région cambrésienne) hätten die Konkurrenz von England und Irland zu ertragen. Da nun die französischen Spinner zu grobe Ware lieferten, weil sie damit mehr verdienten, so sei die Feinweberei auf den Import angewiesen. Wenn also die Zölle bestehen blieben, so dürfte auch die zeitweilige Zulassung nicht aufgegeben werden.

Tézenas du Montcel von der Handelskammer in St. Étienne befürwortete in ähnlicher Weise eine Aufhebung der Zölle oder das Bestehenbleiben des Veredelungsverkehrs, bezw. die Einführung von drawbacks. Freilich sei der Identitätsnachweis schwierig. Indessen könne man doch wohl die Nummer und das Gewicht der Fäden wieder erkennen, besonders wenn die Ausfuhr über dasselbe Zollamt, wie die Einfuhr, erfolge.

Doch es blieb alles beim alten. Die Industrie und auch der Fiskus beruhigten sich, da man durch die Erfindung des Ingenieurs Saladin zu Nancy „la romaine mécrométique" die Möglichkeit erhalten hatte, infolge Wägens die Menge der Webstoffe und die Nummer des Fadens zu erkennen. —

Von sonstigen, die zeitweilige zollfreie Zulassung betreffenden Verordnungen erwähne ich: die Einfuhr von Steinkohlenteeröl zur Wiederausfuhr als Anilin (Gesetz vom 21. Januar 1873); Frist 6 Monate; die Anilinproduktion wurde auf 90 % vom Gewicht des importierten Öls festgesetzt. Durch Dekret vom 1. März 1878 konnte aufserdem für 1 kg Öl 1 kg 250 gr salzsaures Anilin ausgeführt werden. — Die Einfuhr von Brom zur Herstellung von Bromkalium (Dekret vom 18. Februar 1878); Frist 3 Monate; für 100 kg waren 145 kg 200 gr. Bromkalium auszuführen. — Die Zulassung von Chinarinde für die Chininsalzproduktion; (3. Februar 1879); Frist 4 Monate; 2 kg schwefelsaures Chinin und andere Chininsalze rechneten gleich 100 kg Chinarinde. Nebenprodukte, wie Chinchonin-, Chinchonidin- und Chinidinsalze konnten das acquit nicht entlasten. — Die Einfuhr von Papierzeug, dessen Hauptbestandteil Hadern sind, für die Papierfabrikation (19. November 1878). — Die Einfuhr von chlorsaurem Kali zur Herstellung von chlorsaurem Natron und chlorsaurem Baryt (17. November 1880); die Operationen der Ein- und Ausfuhr durften hier nur in Paris und Havre erfolgen. —

Die den Zucker betreffenden Mafsregeln des Veredelungsverkehrs mufs ich hier übergehen, da der Zucker im Zollsystem eine eigenartige Stellung einnimmt, und eine Erläuterung

der betreffenden Bestimmungen mehr in eine Geschichte der indirekten Steuern gehört.

Ein allgemeines Urteil überhaupt über den Veredelungsverkehr, wie er sich in Frankreich herausgebildet hat, abzugeben, ist nach den gründlichen Untersuchungen von Lexis nicht schwer. Die französischen Fabrikanten haben zweifellos den Einfluſs der admission temporaire auf die Preishöhe einerseits und auf die Entwicklung des Ausfuhrhandels andrerseits stark überschätzt oder übertrieben. Das ganze System macht durchaus den Eindruck einer künstlichen Maſsregel, die dazu bestimmt war, die Härten des allzuhohen Schutzzolls auszugleichen, und durch Prämien, deren wirkliche Zahlung vor dem Ausland verschleiert wurde, die Ausfuhr anzuspornen.

Jedenfalls dürfte die auch im Oberhandelsrat hin und wieder geäuſserte Meinung stichhaltig sein, daſs es doch für die Allgemeinheit besser wäre, lieber auf die Schutzzölle zu verzichten, als sie zu umgehen und den Handel in eine künstliche Bahn zu leiten.

Das stimmt mit dem Satze von Lexis zusammen: „daſs positive Begünstigungen des Handels durch den Staat mit weit geringerem Gewichte in den Gang der ökonomischen Bewegung eingreifen, als Zugeständnisse in freihändlerischem Sinne. Eine Million Franken Ausfuhrgratifikation trägt weniger zur Förderung der Ausfuhr bei, als die Aufopferung der gleichen Summe von dem Ertrage des betreffenden Rohstoffschutzzolles“[1].

---

[1] Lexis, op. cit. S. 420.

Dritter Abschnitt.

Die Tarifreform von 1875/1882.

I. Kapitel.

Politische Lage.

An der Macht der Verhältnisse war die Thiers'sche Zollreform gescheitert. Die liberale Handelspolitik des dritten Napoleon triumphierte, aber auch für sie liefs sich in kürzerer oder fernerer Zeit das Ende voraussehen. Denn die Handelsverträge, auf denen sie beruhte, waren abgelaufen, und ein Neues, das an die Stelle des Alten treten konnte, um es ohne schroffen Übergang abzulösen, war noch nicht geschaffen. Es fehlte die treibende Kraft. Es fehlte der Mann, der die Macht besessen hätte, ein den französischen Interessen und Produktionsverhältnissen wirklich entsprechendes handelspolitisches System zu geben und bei thatsächlich vorhandenen Notständen reformierend in das Wirtschaftsleben einzugreifen.

Gewifs hatte sich überall die Erkenntnis Bahn gebrochen, dafs nun endlich einmal, nach so vielen Mifserfolgen, ein Werk aus einem Gufs geschaffen werden müsse, welches bei dem Erlöschen der Handelsverträge eine gedeihliche Weiterentwicklung der Volkswirtschaft verbürgte. Denn niemand huldigte im Ernst dem Gedanken, den Generaltarif von 1816 mit seinen gänzlich veralteten Bestimmungen, unter denen 34 vollständige Einfuhrverbote [1] der wichtigsten Industrierohstoffe und Fabrikate eine Hauptrolle spielen, wieder in Kraft treten zu lassen. Aber in Frankreich war zu jener Zeit alles in Gärung. Mehr als die Wirtschaftspolitik beschäftigten damals andere Fragen die Gemüter und erregten die Parteileidenschaften.

---

[1] Eine Aufzählung derselben siehe bei v. Kaufmann, Die Finanzen Frankreichs S. 470.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Minister gebrauchen, die im Schlepptau Gambettas dahinzögen. Dann ernannte er ein Kampfministerium mit dem Herzog von Broglie an der Spitze und löste am 25. Juli 1877 die Kammer auf. Sehr wichtige zollpolitische Vorlagen wurden dadurch nicht zu Ende beraten und auf Jahre hinaus verzögert.

Jetzt wurde der ganze Regierungsapparat in Thätigkeit gesetzt, um die Neuwahlen für die Regierung günstig zu gestalten. Aber trotz der unerhörtesten Wahlbeeinflussungen errangen die Republikaner bei der Wahl am 14. Oktober im Abgeordnetenhaus eine Mehrheit von 140 Stimmen. Ein gleiches Ergebnis war für die teilweise bevorstehende Erneuerung des Senats im Jahre 1879 zu erwarten. Doch der Ministerpräsident Herzog von Broglie hielt noch einen vollen Monat allen Angriffen stand und trat schliefslich das Präsidium an einen Gesinnungsgenossen, den General Rochebouet, ab, welcher in kürzester Frist alles für einen Staatsstreich vorbereitete. Mac Mahon scheute indessen vor dem letzten Schritt zurück. Er unterwarf sich der Kammermehrheit und berief ein rein republikanisches Ministerium Dufaure. Als einigermafsen stichhaltigen Grund seiner Sinnesänderung gab er an, dafs bis zum Ende der am 1. Mai 1878 in Paris zu eröffnenden Weltausstellung jeder Parteikampf unbedingt ruhen müsse.

So war der Sturm für den Augenblick beschworen. Als aber im Januar 1879 die Kammern wieder zusammentraten — jetzt zählten die Monarchisten und Klerikalen auch im Senat nur noch die Minderheit — und der geplante Staatsstreich ans Licht kam, war des Marschalls Stellung unhaltbar geworden. Er legte am 30. Januar 1879 sein Amt nieder. — Noch an demselben Tage wurde an seine Stelle der Vorsitzende der Kammer der Abgeordneten, Jules Grévy, zum Präsidenten der Republik gewählt.

Damit war der Kampf um die Verfassungsfrage zum Stillstand gebracht, und die gesetzgebenden Gewalten konnten nun mit nachhaltigerem Eifer an die Durcharbeitung der grofsen schwebenden volkswirtschaftlichen Fragen gehen.

II. Kapitel.

Die Vorarbeiten zum Tarif.

1. Die Enquete des Handelsministers de Meaux.

In der That waren die wirtschaftspolitischen Fragen trotz der sorgfältigen Vorarbeiten der Regierung allzulange hingeschleppt und nun brennend geworden, zumal auch die Verfallstermine der meisten Handelsverträge, die man 1871 noch zu einem viel früheren Zeitpunkt herbeiführen zu können ge-

hofft hatte, längst überschritten waren, und notdürftige Verlängerungen und Flickarbeiten nur einigermaſsen die Stetigkeit der Handelsbeziehungen aufrecht erhalten hatten.

Italien hatte seinen Vertrag bereits 1875 gekündigt, Österreich-Ungarn 1876. Die Arrangements mit beiden Ländern sollten am 1. Juli 1876 und am 1. Januar 1877 ablaufen. Die Verträge mit England und Belgien gingen am 30. Juni und 10. August 1877 zu Ende; der Vertrag mit der Schweiz, den die französische Regierung ihrerseits gekündigt hatte, am 20. November 1876.

Die Hauptschwierigkeit für die Regierung bestand dabei in der Frage: Was soll geschehen, wenn vor den Verfallsterminen keine neuen Verträge zustande kommen? Es war jedenfalls undenkbar, daſs in diesem Falle der alte Generaltarif wieder die Handelsbeziehungen regelte. Denn die Wiedereinführung der alten übermäſsig hohen Schutzzölle und der Verbote hätte die französische Industrie und den von den Rohstoffen des Auslands lebenden Ausfuhrhandel mindestens ebenso hart getroffen wie die fremde Einfuhr.

Andererseits verspürte die Regierung Mac Mahons im Gewirr der Verfassungskämpfe nicht die geringste Neigung, selbstthätig, wie es Napoleon III. gethan, dem Lande eine Zollpolitik zu oktroyieren. Es fehlte ihr hierzu auch an den erforderlichen Kenntnissen und vor allem an der Macht. Der Handels- und Landwirtschaftsminister Graf de Meaux versprach sich jedenfalls mehr davon, wenn er im vollen Einverständnis mit sämtlichen Interessenten handelte. Er erlieſs deshalb schon am 7. April 1875 ein Rundschreiben an die Handelskammern und die beratenden Kammern für Landwirtschaft, Künste und Gewerbe. In diesem erinnerte er an den bevorstehenden Ablauf der Handelsverträge und gab eine Übersicht über die Entwicklung des Auſsenhandels seit der napoleonischen Reform, also seit 1859[1].

Die offiziellen Zahlen dafür sind folgende:

1. Generalhandel (in Millionen Franken):

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1847:	1290,0	1049,0	2339,0
1859:	2354,8	3057,1	5411,9
1865:	3527,4	4086,5	7613,9
1869:	4008,7	3993,6	8002,3
1873:	4576,4	4822,3	9396,7

[1] Ich gebe hier zugleich die Zahlen von 1847 an, indem ich mit de Butenval (Journal des Économistes 1875, Mai) die Meinung habe, daſs das Jahr 1859 nicht gut gewählt ist, weil bereits vorher Zollreduktionen stattfanden. 1847 bestand aber noch der alte Tarif.

2. Specialhandel (Millionen Franken):

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1847:	955,0	719,0	1674,0
1859:	1640,6	2266,4	3907,0
1865:	2641,8	3088,4	5730,2
1849:	3153,1	3074,9	6228,0
1873:	3554,8	3787,3	7342,1
1874:	3748,0	3877,3	7625,7

Der Aufschwung der französischen Volkswirtschaft unter der Herrschaft der liberalen Tarife ist daraus ohne weiteres zu erkennen. Die Wirkung der einzelnen Verträge ersieht man aus folgenden Zahlen:

Handel mit Frankreich (in Million. Frks.).

	Generalhandel			Specialhandel		
	Einfuhr von	Ausfuhr nach	Summe	Einfuhr von	Ausfuhr nach	Summe
			1. England			
1859	406,7	774,0	1180,7	278,2	591,3	869,5
1865	740,5	1317,1	2057,6	638,2	1006,4	1644,6
1869	651,3	1169,4	1820,7	551,3	909,6	1460,9
1873	759,8	1186,0	1945,8	596,8	925,0	1521,8
1874	728,2	1253,3	1981,5	595,8	992,4	1588,2
			2. Belgien			
1859	203,7	168,8	390,5	160,2	168,6	328,8
1865	423,5	287,7	711,2	304,4	257,6	562,0
1869	436,9	333,8	770,7	315,8	295,0	610,8
1873	542,4	504,8	1047,2	474,6	470,2	944,8
1874	477.5	557,8	1035,0	409,3	523,6	932,9
			3. Schweiz			
1859	261,3	274,1	535,4	52,3	115,7	168,0
1865	372,6	359,3	731,9	90,3	230,9	321,2
1869	390,2	366,1	756,3	133,0	261,3	394,3
1873	343,4	430,0	773,4	91,8	337,2	439,0
1874	354,0	388,4	742,4	96,2	299,7	395,9
			4. Italien			
1859	173,9	262,4	536,3	140,4	189,5	329,9
1865	287,9	432,1	720,0	242,4	283,8	526,2
1869	364,2	313,2	677,4	321,0	230,2	551,2
1873	436,7	353,2	789,9	345,9	229,8	575,7
1874	358,9	334,5	693,4	288,9	204,2	493,1

	Generalhandel			Specialhandel		
	Einfuhr von	Ausfuhr nach	Summe	Einfuhr von	Ausfuhr nach	Summe
	5. Niederlande					
1859	49,1	28,0	77,1	40,0	14,8	54 8
1865	45,4	37.8	83,2	32.0	27,1	59.1
1869	46,6	48,1	94,7	36,1	41,1	77.2
1873	45,8	38,4	84.2	40,0	33,2	73,2
1874	33,6	41,2	74,8	30,1	34,5	64,6
	6. Österreich					
1859	13,4	21,9	35,3	12,2	5,7	17,9
1865	27,0	7,4	34,4	26,4	5,5	31,9
1869	45,0	20,8	65.8	43,2	15,0	58,2
1873	55,6	22,4	78,0	54,5	17,3	71,8
1874	66,4	21,8	88,2	66,3	15,3	81,5
	7. Deutschland					
1859	219,9	176,1	396,0	106,8	147,6	254,4
1865	271,9	235,6	507,5	166.4	214,2	380,6
1869	339,1	282,26	621,3	230,1	253,4	483,5
1873	417,8	522,5	940,3	311,1	463,3	774,4
1874	428,9	454,7	883,6	315,5	413,6	729,1

Überall ist ein Steigen des Gesamtumsatzes im allgemeinen zu bemerken. Im Handel mit England ist allerdings der Höhepunkt von 1865 noch nicht ganz wieder erreicht; jedenfalls hat aber Frankreich bei dem Vertrage mit diesem Lande den gröſseren Gewinn gehabt, insofern als seine Ausfuhr die Einfuhr von dorther bedeutend übersteigt.

Die Zahlen sprachen also für die Beibehaltung der bisherigen Politik. De Meaux unterlieſs es auch nicht, auszusprechen, daſs die Regierung keinesfalls rückschrittliche Hintergedanken verfolgte. Aber seine Erklärungen klangen etwas gezwungen und erweckten bei den Schutzzöllnern doch gewisse Hoffnungen. Ein gesetzgeberisches Vorgehen war jedenfalls dringend notwendig.

Deshalb verlangte der Minister die Beantwortung von vier Fragen: 1. Welche Änderungen im Tarif sind erwünscht?

2. Ist es geboten, die noch bestehenden Wertzölle in specifische umzuwandeln?

3. Darf der Tarif dem Staate höhere Einnahmen bringen?

4. Soll ein neuer autonomer Generaltarif ausgearbeitet werden oder unter Beibehaltung des Systems der Handelsverträge nur für die nicht meistbegünstigten Staaten ein Generaltarif beschlossen werden?

Am 9. Februar 1876 konnte der Handelsminister dem Staatsoberhaupt bereits Bericht über seine Umfrage erstatten.

Die letzte Frage war die entscheidende, und über sie verbreiteten sich die eingegangenen Antworten in ausführlichster Weise. Die Anschauung über die Wirkung der bisherigen Vertragstarife war verschieden. Aber alle Handelskammern waren darin einig, dafs „sie nicht daran denken, umzukehren . . . ; sie betrachten die Konkurrenz als einen unentbehrlichen Sporn und würden ein auf dem Mittel der gegenwärtig in Kraft befindlichen Zölle beruhendes Regime annehmen".

Für die Erneuerung der Verträge stimmten 47 Handels- und 15 beratende (Industrie-, Gewerbe-, Landwirtschafts-) Kammern. Unter ihnen befanden sich die bedeutendsten, wie Paris, Lille, Havre, Epinal, Marseille, Montpellier, Elbeuf, Mâcon, Reims, Angoulême, Bordeaux, Cambrai. Die Wein- und Seidenindustrie befand sich auf dieser Seite.

14 Kammern verlangten einen autonomen Generaltarif ohne Verträge, darunter Rouen, Arras, Tourcoing, Roubaix, Amiens, Saint-Dizier, meist solche, durch welche die Baumwoll- und Leinindustrie vertreten war. Doch wollten auch diese als Grundlage des neuen Gesetzes vorbehaltlich gewisser Änderungen den alten Vertragstarif setzen.

Als Gründe für die Errichtung eines autonomen Tarifs gab man an, dafs der Regierung durch die Verträge die Hände gebunden wären, im Falle industrieller Notstände oder fiskalischer Bedürfnisse die Tarife zu erhöhen. Ferner höre bei der Schliefsung der Verträge die Kontrolle und eingehende Mitarbeit des Parlaments auf, weil die Regierung allein die Verträge abschlösse und die Kammern nur das Recht der Genehmigung oder Ablehnung im ganzen hätten. Vor allem stiefs man sich an der Klausel der Meistbegünstigung, die bei jedem neuen Vertrage weitere Zollherabsetzungen herbeiführte. Natürlich müfste auch ein autonomer Tarif eine gewisse Festigkeit haben. Deshalb sei die Bestimmung am Platze, dafs der Tarif nur alle fünf Jahre umgearbeitet werden dürfe.

Die gegnerische Meinung drückte am treffendsten die Antwort der Pariser Handelskammer aus: „Die Verträge verbürgen dem Handel und der Industrie die Stetigkeit, welche sie nötig haben, um wichtige Geschäfte zu unternehmen und zum guten Ende zu führen, ohne Furcht, im Laufe ihrer Operationen durch die Änderungen, welche die häufige Revision der durch ein Zollgesetz festgesetzten Tarife verursachen kann, gehindert zu werden".

In einer anderen Antwort heifst es: „Der Handel braucht eine Verfassung, die den Personenwechsel in der Regierung, sogar bei der Erschütterung eines Krieges, überlebt, und diese Verfassung (charte) findet er in den Verträgen".

Die Mehrheit befürwortete jedenfalls das bisherige System,

doch sollten alle Verträge eine gemeinsame Verfallszeit haben und die schon gekündigten bis zum Aufhören des letzten verlängert werden; ferner sollte in jedem Falle zuvor eine Umarbeitung des Generaltarifs erfolgen, damit dieser bei den Verhandlungen als Grundlage diente; schliefslich verlangte man, die Klausel der Meistbegünstigung fallen zu lassen.

Eine weitere Forderung ging dahin, eine grofse Enquete über die Gesamtlage der Industrie zu veranstalten.

Die Frage nach der Einrichtung von specifischen Zöllen statt der bisherigen Wertzölle beantworteten 37 gegen 12 Kammern bejahend. Für die Wertzölle trat besonders die Textilindustrie ein, weil feinere Stoffe bei einem Gewichtszoll mit ihrem geringeren Gewicht zu gut gegenüber den groben, schwerer wiegenden Fabrikaten, behandelt werden würden; ferner die Glasindustrie, die Luxusindustrieen und die Fabrikanten von Weinen geringerer Qualität.

Eine Umarbeitung des Tarifs im Sinne höherer fiskalischer Einnahmen befürwortete niemand. Die Gewerbe zeigten sich über diese Frage sehr beunruhigt, weil sie an eine Wiedereinbringung des Rohstoffzollprojektes dachten.

Auf die erste Frage des Ministers nach bestimmten Vorschlägen für Tarifänderungen liefen meist keine bestimmten Angaben ein. Die Pariser Handelskammer wollte als Höchstgrenze des Zollschutzes 10 % festgesetzt wissen, aufser für Metalle, Mineralöle und Gewebe von Lein oder Baumwolle. —

2. Die erste Tarifvorlage Teisserenc de Borts.

Damit hatte die Regierung eine Richtschnur für ihr Vorgehen erhalten. Sie hatte zwei Aufgaben zu erfüllen. Einerseits mufste sie Verhandlungen mit den fremden Mächten einleiten, die zu neuen Verträgen führen sollten, andrerseits mufste sie zur Umarbeitung des Generaltarifs schreiten. Beide Schritte that sie leider zugleich. Das war, wie sich später zeigte, ein Fehler, der zu Konflikten entweder mit dem Parlament oder mit dem Ausland führen konnte. Indessen vermied man infolge verschiedener günstiger Umstände die Klippe, sodafs schliefslich doch zuerst der neue Generaltarif zustande kam und dann erst das Vertragsregime geregelt wurde.

Die Ausarbeitung des Generaltarifs wurde von dem Handelsminister Teisserenc de Bort (linkes Centrum), de Meaux' Nachfolger, dem Oberhandelsrat übertragen. In Gegenwart des Finanzministers Léon Say und des Ministers des Äufseren, des Herzogs Decazes, eröffnete Teisserenc de Bort am 23. Mai 1867 die Sitzungen dieser beratenden Körperschaft mit dem Hinweis darauf, dafs es für die Stetigkeit der Handelsbeziehungen jedenfalls das beste wäre, den Vertragstarif des Kaiserreichs als Grundlage des Generaltarifs anzunehmen.

Der Oberhandelsrat schlofs sich auch nach eingehender Beratung diesem Gutachten an. Die anwesenden Industriellen, welche vorher über den Ruin gewisser Industrieen in der freihändlerischen Ära geklagt hatten, stellten im allgemeinen mäfsige Forderungen. Selbst die Führer der Schutzzöllner, Pouyer-Quertier und Feray, begnügten sich mit einer Erhöhung der Zölle um 20—25 % für den Generaltarif, „um den Versuch der Unterhändler, welche neue Verträge vorzubereiten hätten, zu erleichtern“.

Sonst teilte sich der Oberhandelsrat in zwei Kommissionen und liefs damit sofort erkennen, an welchem Punkte der Zollreform der Kampf am heifsesten und umfangreichsten entbrennen würde. Denn die eine Kommission wurde eigens für die Textilindustrie gewählt, während die andere alle übrigen Zweige der Industrie und Landwirtschaft zu untersuchen hatte.

Die Vorsitzenden der Textilkommission, Raoul Duval (rechtes Centrum) und Balsan (konserv. Republik), begaben sich nach England und in die französischen Industriemittelpunkte, um sich über die einschlägigen Fragen genau unterrichten zu lassen. Als Ergebnis ihrer Erkundigungen legten sie dar, dafs die mittleren Kostenpreise in England um 3 oder 4 % geringer als in Frankreich waren. Dazu kam noch Englands Übergewicht im Welthandel, seine Überlegenheit durch bessere Maschinen und vollkommenere Arbeitsmethoden und schliefslich die ältere Entwicklung der meisten dortigen Industrieen. Die Berichterstatter, von denen Duval ein überzeugter Freihändler war, forderten deswegen die Kommission auf, im Punkte der Textilien keine Zollreduktionen vorzunehmen.

Der Oberhandelsrat nahm überhaupt fast durchweg den alten Konventionaltarif als neuen Generaltarif an. Pouyer-Quertier wufste indessen doch durchzusetzen, dafs wenigstens die Zölle auf Garne und Gewebe um 10 % erhöht wurden. Man beschlofs diese Erhöhungen aber nur als Instrument für die Vertragsverhandlungen.

Die Hauptänderung im Tarif war die Umarbeitung der zum Teil noch vorhandenen Wertzölle in specifische, d. h. Zölle nach dem Gewicht, der Stückzahl oder anderen Mafsen. Schon 1860 hatten sich die Regierungen Englands und Frankreichs geeinigt, möglichst specifische Zölle einzuführen. Doch konnte man dies für eine ganze Reihe von Fabrikaten damals nicht erreichen, weil die Unterhändler beider Nationen den Wert der betreffenden Waren verschieden beurteilten. Dazu gehören fast alle chemischen Erzeugnisse, Farben und Farbstoffe, Kerzen, feine Thonwaren, Steinzeugfliesen, Fayencen, Porzellan, Spiegelglas, Hohlglas und Krystall, feines Fensterglas, optische Gläser, Garne und Gewebe aus neuseeländischem

doch sollten alle Verträge eine gemeinsame Verfallszeit haben und die schon gekündigten bis zum Aufhören des letzten verlängert werden; ferner sollte in jedem Falle zuvor eine Umarbeitung des Generaltarifs erfolgen, damit dieser bei den Verhandlungen als Grundlage diente; schliefslich verlangte man, die Klausel der Meistbegünstigung fallen zu lassen.

Eine weitere Forderung ging dahin, eine grofse Enquete über die Gesamtlage der Industrie zu veranstalten.

Die Frage nach der Einrichtung von specifischen Zöllen statt der bisherigen Wertzölle beantworteten 37 gegen 12 Kammern bejahend. Für die Wertzölle trat besonders die Textilindustrie ein, weil feinere Stoffe bei einem Gewichtszoll mit ihrem geringeren Gewicht zu gut gegenüber den groben, schwerer wiegenden Fabrikaten, behandelt werden würden; ferner die Glasindustrie, die Luxusindustrieen und die Fabrikanten von Weinen geringerer Qualität.

Eine Umarbeitung des Tarifs im Sinne höherer fiskalischer Einnahmen befürwortete niemand. Die Gewerbe zeigten sich über diese Frage sehr beunruhigt, weil sie an eine Wiedereinbringung des Rohstoffzollprojektes dachten.

Auf die erste Frage des Ministers nach bestimmten Vorschlägen für Tarifänderungen liefen meist keine bestimmten Angaben ein. Die Pariser Handelskammer wollte als Höchstgrenze des Zollschutzes 10 % festgesetzt wissen, aufser für Metalle, Mineralöle und Gewebe von Lein oder Baumwolle. —

2. Die erste Tarifvorlage Teisserenc de Borts.

Damit hatte die Regierung eine Richtschnur für ihr Vorgehen erhalten. Sie hatte zwei Aufgaben zu erfüllen. Einerseits mufste sie Verhandlungen mit den fremden Mächten einleiten, die zu neuen Verträgen führen sollten, andrerseits mufste sie zur Umarbeitung des Generaltarifs schreiten. Beide Schritte that sie leider zugleich. Das war, wie sich später zeigte, ein Fehler, der zu Konflikten entweder mit dem Parlament oder mit dem Ausland führen konnte. Indessen vermied man infolge verschiedener günstiger Umstände die Klippe, sodafs schliefslich doch zuerst der neue Generaltarif zustande kam und dann erst das Vertragsregime geregelt wurde.

Die Ausarbeitung des Generaltarifs wurde von dem Handelsminister Teisserenc de Bort (linkes Centrum), de Meaux' Nachfolger, dem Oberhandelsrat übertragen. In Gegenwart des Finanzministers Léon Say und des Ministers des Äufseren, des Herzogs Decazes, eröffnete Teisserenc de Bort am 23. Mai 1867 die Sitzungen dieser beratenden Körperschaft mit dem Hinweis darauf, dafs es für die Stetigkeit der Handelsbeziehungen jedenfalls das beste wäre, den Vertragstarif des Kaiserreichs als Grundlage des Generaltarifs anzunehmen.

Der Oberhandelsrat schlofs sich auch nach eingehender Beratung diesem Gutachten an. Die anwesenden Industriellen, welche vorher über den Ruin gewisser Industrieen in der freihändlerischen Ära geklagt hatten, stellten im allgemeinen mäfsige Forderungen. Selbst die Führer der Schutzzöllner, Pouyer-Quertier und Feray, begnügten sich mit einer Erhöhung der Zölle um 20—25 % für den Generaltarif, „um den Versuch der Unterhändler, welche neue Verträge vorzubereiten hätten, zu erleichtern".

Sonst teilte sich der Oberhandelsrat in zwei Kommissionen und liefs damit sofort erkennen, an welchem Punkte der Zollreform der Kampf am heifsesten und umfangreichsten entbrennen würde. Denn die eine Kommission wurde eigens für die Textilindustrie gewählt, während die andere alle übrigen Zweige der Industrie und Landwirtschaft zu untersuchen hatte.

Die Vorsitzenden der Textilkommission, Raoul Duval (rechtes Centrum) und Balsan (konserv. Republik), begaben sich nach England und in die französischen Industriemittelpunkte, um sich über die einschlägigen Fragen genau unterrichten zu lassen. Als Ergebnis ihrer Erkundigungen legten sie dar, dafs die mittleren Kostenpreise in England um 3 oder 4 % geringer als in Frankreich waren. Dazu kam noch Englands Übergewicht im Welthandel, seine Überlegenheit durch bessere Maschinen und vollkommenere Arbeitsmethoden und schliefslich die ältere Entwicklung der meisten dortigen Industrieen. Die Berichterstatter, von denen Duval ein überzeugter Freihändler war, forderten deswegen die Kommission auf, im Punkte der Textilien keine Zollreduktionen vorzunehmen.

Der Oberhandelsrat nahm überhaupt fast durchweg den alten Konventionaltarif als neuen Generaltarif an. Pouyer-Quertier wufste indessen doch durchzusetzen, dafs wenigstens die Zölle auf Garne und Gewebe um 10 % erhöht wurden. Man beschlofs diese Erhöhungen aber nur als Instrument für die Vertragsverhandlungen.

Die Hauptänderung im Tarif war die Umarbeitung der zum Teil noch vorhandenen Wertzölle in specifische, d. h. Zölle nach dem Gewicht, der Stückzahl oder anderen Mafsen. Schon 1860 hatten sich die Regierungen Englands und Frankreichs geeinigt, möglichst specifische Zölle einzuführen. Doch konnte man dies für eine ganze Reihe von Fabrikaten damals nicht erreichen, weil die Unterhändler beider Nationen den Wert der betreffenden Waren verschieden beurteilten. Dazu gehören fast alle chemischen Erzeugnisse, Farben und Farbstoffe, Kerzen, feine Thonwaren, Steinzeugfliesen, Fayencen, Porzellan, Spiegelglas, Hohlglas und Krystall, feines Fensterglas, optische Gläser, Garne und Gewebe aus neuseeländischem

Leuchtkraft verzollt und die gleichartige, bestehende Accise dafür abgeschafft werden, weil England dagegen Einspruch erhoben hatte. — Bei Metallen beliefs man es bei dem status quo, auch hinsichtlich der admission temporaire.

4. Für die Fabrikate waren zunächst sämtliche Verbote beseitigt. — Die Farbenindustrie erhielt die Freiheit der Rohstoffe und 5 % Zollschutz für ihre Fabrikate. Diese Mafsregel richtete sich gegen Deutschland. — Für Medikamente ermäfsigte man den Betrag von 20 auf 10 %. — Für Weine blieb das Gesetz vom 8. Juli 1871 bestehen (5 fr. auf das hl für Weine, 20 fr. für Liqueurweine). Doch stellte der Minister zur Erwägung, ob man wegen des grofsen Exports nicht ohne Bedenken einen niedrigeren Tarif eintreten lassen könne, zumal der Zoll für schlechtere Qualitäten 25—30 % erreiche. — Der Bierzoll wurde der höheren Verzollung des Hopfens entsprechend erhöht. — Die Abgaben von Topfwaren waren auf Bitten der Industrie ermäfsigt.

Die delikatesten Fragen betrafen die Textilindustrie: Für Lein- und Hanfgarne liefs man die Konventionalzölle von 15 fr. bis 172,90 fr. auf 100 kg bestehen. Der Import derselben war von 9 800 000 fr. im Jahre 1867 auf 8 300 000 fr. im Jahre 1876 gesunken, der Export dagegen auf 18 739 000 fr. gestiegen und nur 1876, augenscheinlich vorübergehend, auf 6 1/2 Mill. fr. gesunken. Eine Zollerhöhung hatte die Regierung verworfen, weil dann wieder die Webereien von Lyon, Saint Étienne, Tarare, Saint-Pierre-lès-Calais, Cambrai u. s. w. geschädigt wurden.

Bei Wollgarnen hatte man zwischen gekämmter und kardierter Wolle unterschieden und nur die letztere höher belastet. Die Einfuhr der Wollgarne betrug:

1867: 6,8 Mill. fr., 1876: 19,3 Mill. fr.;

die Ausfuhr dagegen:

1867: 30,8 Mill. fr.,
1875: 39,7 „ „
1876: 28,6 „ „

In der Baumwollenindustrie liefs die Regierung alles beim alten, weil sie den Rückgang der Ausfuhr und das Steigen der Einfuhr auf den Verlust des Elsafs mit 1 700 000 Spindeln zurückführte.

Seide blieb zollfrei.

Für die Gewebe wurde eine andere Art des Schätzungsverfahrens eingeführt. Früher zählte man nur die Fäden in der Kette in einem Quadrat von 5 mm Seide, aber nicht im Einschlag; das hatte zur Folge, dafs die Industriellen einfach die Fäden in der Kette verminderten und sie im Einschlag vermehrten. Der neue Entwurf sah eine Zählung beider vor. Die Summe wurde dann durch 2 dividiert.

Am meisten unterschied sich der neue Tarif von dem zuvor eingebrachten dadurch, dafs er aufser den Entrepotzuschlägen für die Produkte anderer Erdteile aus europäischen Entrepots und Zuschlagssteuern für einige europäische Erzeugnisse, die nicht aus den Erzeugungsländern eingeführt wurden, und aufser den 4% Zuschlagsabgaben, die durch das Gesetz vom 30. Dezember 1873 auf sämtliche Zölle gelegt waren, noch zwei weitere Zusatzdecimen auf eine Reihe von Fabrikaten brachte. Länder, deren Zolltarif die französische Einfuhr mit mehr als 20% Abgaben belasteten, sollten statt dieser surtaxe von 24 cents. auf den Frank sogar 50 cents. entrichten.

In der Schaffung dieser Zollerhöhung von 24%, von denen Teisserenc de Bort zwei Decimen mit dem Namen Kriegsdecimen belegte, lag die Absicht verhüllt, ein Tarifmaximum zu schaffen, das man gegen nichtmeistbegünstigte Staaten und im Falle eines Zollkrieges anwandte, während die Arbeit des Oberhandelsrats das Minimum darstellte, unter das man bei neuen Vertragsverhandlungen nicht hinausgehen konnte.

III. Kapitel.

Die Handelsvertragspolitik bis zur Vollendung des neuen Generaltarifs.

1. Verhandlungen mit England.

Zu der Zollerhöhung und der dadurch geänderten Tarifvorlage hatte sich der Minister vor allem durch ein wichtiges Ereignis bestimmen lassen, und zwar durch die Ergebnislosigkeit der Verhandlungen mit England und anderen Staaten. Diese Verhandlungen waren zuerst auf Grund der alten Verträge geführt worden und drohten, die dort festgesetzten Bestimmungen noch liberaler zu machen. Mit der Zollerhöhung von 24% gedachte Teisserenc de Bort den Forderungen Englands besser begegnen zu können. Es ist deshalb an dieser Stelle notwendig, einen Blick auf die französische Vertragspolitik bis zum Erscheinen des Generaltarifs zu werfen.

Am 30. Juni 1877 lief der Handelsvertrag mit England ab. Diese bevorstehende Thatsache hatte die britische Regierung zu einer Enquete veranlafst, welche die Stellungnahme der einzelnen Industrieen zum französischen Tarif aufklären sollte. Die gehörten Interessenten verlangten sämtlich die Zollfreiheit für die wichtigsten Fabrikate. Der Leiter der englischen Politik, Lord Beaconsfield, beauftragte nun den Botschafter Lord Lyons, den Ministern des Marschalls Mac Mahon seine Geneigtheit für einen neuen Vertrag vorzustellen.

Der Ministerpräsident Jules Simon äufserte sich zustimmend, ebenso der Finanzminister Léon Say. Am 26. März 1877 begannen auch die Verhandlungen in Paris unter dem Vorsitz des Ministers des Äufseren, des Herzogs Decazes, und in Anwesenheit von Teisserenc de Bort.

Doch zeigten sich bereits von Anfang an Schwierigkeiten. Der seit dem 9. Februar vorhandene erste Entwurf eines Zolltarifs entsprach durchaus nicht den Erwartungen Englands. Dort hatte sich die öffentliche Meinung seit langem mit der Thatsache befafst, dafs Frankreich unter der Herrschaft des Regimes von 1860 seine Ausfuhr nach England um 250 % gesteigert hatte, während die englische, viel geringere Einfuhr nur eine Erhöhung von 200 %, also im Verhältnis einen Rückgang, zu verzeichnen hatte. Die Ausfuhr betrug:

	Von Frankreich nach England:	Von England nach Frankreich:
1858	332 Mill. fr.	231 Mill. fr.
1875	1168 „ „	682 „ „

Die Handelskammer von Manchester hatte es am 12. November 1876[1] unter Beleuchtung dieser Ergebnisse der Statistik sogar fertig gebracht, eine Adresse an die französischen Handelskammern und das französische Volk zu richten, in der sie dringend darum bat, nun einen Schritt weiter zum Freihandel zu machen und der englischen Industrie dasselbe zu gewähren, was diese der französischen zu deren entschiedenem Vorteil längst gegeben hatte. England hatte fraglos auf Ermäfsigungen gehofft.

Aber das Tarifprojekt machte ein ganz anderes Gesicht. Und wenn der erste Entwurf auch nur das Bestehende heiligte und Zollerhöhungen nicht direkt aussprach, so lagen solche doch in gewissen Mafsnahmen versteckt, besonders in der Umrechnung der alten Wertzölle in specifische. Der Widerstand der englischen öffentlichen Meinung zeigte sich naturgemäfs auch bei den Unterhändlern[2]. Lord Lyons erklärte, der französische Konventionaltarif könne nicht die Grundlage der Verhandlungen bilden, man müsse einen weniger festen Ausgangspunkt nehmen. Die anderen Vertreter, zumal Sir Louis Mallet, führten eine noch entschiedenere Sprache und machten eine Reihe positiver Vorschläge. Sie verlangten, um die Hauptsachen zu nennen, die volle Freiheit für Kohle, Gufseisen, Garne von Baumwolle, Wolle, Lein, Jute und Flockseide; der Zoll auf Schmiedeeisen sollte auf 1 fr. pro 100 kg ermäfsigt, die Taxen der Baumwollgewebe um ²/₃, der übrigen Textilstoffe um die Hälfte reduziert werden und aufserdem die Umwandlung der Wertzölle unterbleiben.

---

[1] Abgedruckt im Journ. d. Écon. Dezember 1876. S. 447.

[2] Siehe den Aufsatz von Amé, Le nouveau tarif général des douanes devant le Sénat, im Journ. d. Écon. Dezember 1880. S. 332—367.

England konnte sich kaum verhehlen, dafs diese Forderungen schon wegen der damit verbundenen fiskalischen Einnahmeausfälle für Frankreich zum Teil unannehmbar waren. Aber es verlangte viel, um doch etwas zu erreichen. Frankreich stellte ein Gegenprojekt auf.

Es wollte in zwei Perioden Reduktionen vornehmen, und zwar von 50 % auf Kohlen, Gufseisen, Schmiedeeisen und Stahl; von 30 % auf Maschinen und Tafelsalz; von 20 % auf Garne und Gewebe von Baumwolle, Wolle, Lein, Hanf und Jute; von 20 % auf Fayencen. Man stimmte ferner der Unterdrückung des Ausgangszolls auf Lumpen und andere Rohstoffe der Papierfabrikation zu.

Die Engländer nahmen diese Vorschläge kühl auf. Sie hätten sich jedoch wahrscheinlich beschieden, wenn nicht Frankreich zugleich seine Gegenrechnung präsentiert hätte. Sehr umfangreich war diese nicht, da in England fast alle Waren bereits zollfrei waren. Aber die noch bestehenden Abgaben bildeten dafür eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle für den Staat, zumal die französischen Forderungen auch noch die auf Alkohol und Bier gelegten indirekten Steuern berührten. Man verlangte eine Ermäfsigung des Weinzolls von 1 sh. auf 4 pc. die Gallon (von 27 fr. auf 9 fr. das hl), und zwar für Wein, der nicht mehr als 125 fr. für das hl wert war und höchstens 14,9 Centesimalgrade Alkohol hatte; ferner für Malz eine Reduktion von 2 sh. auf 4 pc. den Quarter. Die Brenner und Brauer Englands traten jedenfalls energisch gegen dies Verlangen auf. Dazu kam, dafs sich gleichzeitig ein anderes Land, Spanien, über ein Tarifsystem beklagte, das sich hinsichtlich der Weine nach dem Alkoholgehalt richtete und nun wieder vertragsmäfsig festgelegt wurde. Die spanischen, alkoholreicheren Weine wurden dadurch sehr verteuert. —

Die Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis; England forderte eine Unterbrechung. Geraume Zeit dauerte die Vertagung, da inzwischen die Maitage von 1877 das Ministerium Jules Simon mit Teisserenc de Bort zurücktreten liefsen und die französische Regierung das ganze Jahr hindurch mit inneren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Erst als Teisserenc de Bort wieder Minister wurde, nahm man die Verhandlungen wieder auf. Jetzt aber ging der Handelsminister entschiedener vor. Um besser gegen Englands Forderungen gerüstet zu sein, brachte er die oben erwähnte Tarifvorlage mit den 24 % Zollerhöhungen ein.

2. Verhandlungen mit Italien.

Auf die Ausarbeitung dieses neuen Tarifprojektes wirkte zugleich das Schicksal des am 6. Juli 1877 mit Italien geschlossenen Vertrages.

Italien hatte, wie oben erwähnt, im Januar 1875 seinen Vertrag von 1863 gekündigt. Es verfolgte dabei die Absicht, nicht etwa mit dem Konventionalregime und der Meistbegünstigungsklausel zu brechen, aber doch seinen Generaltarif umzuarbeiten, um teils die Staatseinnahmen zu erhöhen, teils die fiskalischen Lasten, welche seine Industrie seit 12 Jahren trug, zu kompensieren und um den durch die Anwendung der Wertzölle eingerissenen bedenklichen Operationen vieler Kaufleute den Riegel vorzuschieben. Frankreich war gegenüber der Umrechnung der Wertzölle in ähnlicher Stimmung; ebenso verfolgte es den Zweck, seine fiskalischen Einnahmen zu steigern; aber das Verlangen, den Schutzzollcharakter seines Tarifs mehr wie bisher zu betonen, beherrschte seine führenden Männer in jener Periode des wirtschaftlichen Aufschwungs keineswegs. Darin konnten sie also Italien nicht beipflichten.

Schon die ersten Vorschläge Italiens schienen der französischen Regierung bedenklich. Der Minister des Auswärtigen, Herzog Decazes, teilte deshalb dem Botschafter, Chevalier Nigra, mit, Italien müsse sich unbedingt nachgiebiger zeigen, wofür Nigra auch die verbindlichsten Erklärungen abgab. Italiens Forderungen legte nun Decazes einer Sonderkommission von Beamten und Deputierten vor, die darüber vom 22. März bis zum 15. Mai 1875 berieten, und deren Arbeit der französischen Regierung zur Richtschnur ihres Vorgehens diente. Kurz darauf wurden öfter unterbrochene Konferenzen in Bellagio über den neuen Vertrag eröffnet, die schliefslich zu der Pariser Konvention vom 6. Juli 1877 führten.

Italien liefert an Frankreich fast nur Roh- und Nahrungsstoffe. Es machte also gegen den französischen Fabrikattarif wenig Einwendungen. Dagegen erklärten sich seine Vertreter entschieden gegen Zölle auf Nahrungsmittel, namentlich Wein, Olivenöl, Tafelfrüchte; ferner gegen Abgaben von Geflechten aus Stroh, Bast u. s. w. und von Strohhüten. Die italienische Regierung gehorchte in letzterem Punkte politischen Erwägungen, da die Strohhutindustrie besonders in dem alten Grofsherzogtum Toskana, welches schwer an die allgemein italienischen Staatsgesetze zu gewöhnen war, blühte. Frankreich gab in allen diesen Punkten nach, da sie fiskalischer Natur waren. Es verzichtete dabei auf eine Einnahme von etwa 4—5 Mill. fr.

Italien bequemte sich seinerseits auch zu Bewilligungen. Der neue Tarif war gegen den Vertragstarif von 1863 allerdings erhöht. Fast alle Produkte waren jetzt vom Zolle getroffen. Aber von den Vorschlägen von 1875 war man doch zurückgekommen und sogar unter die Ziffern herabgegangen, denen der Herzog Decazes zustimmen wollte. Man hatte auch viele Ausfuhrzölle, die auf die meisten Bodenprodukte infolge der Finanzbedürfnisse gelegt waren, geopfert.

Ich kann hier nicht die italienische Handelspolitik eingehend kritisieren. Doch will ich einen Punkt berühren, der in den Verhandlungen Frankreichs mit Italien eine Hauptstreitfrage bildete, das Beibehalten und Erneuern der von den anderen Staaten bereits gröfstenteils über Bord geworfenen Ausfuhrzölle. Diese Erbschaft des physiokratischen Systems blühte in Italien noch üppig weiter. Man kann gegen Ausfuhrzölle wenig einwenden, wenn sie nur fiskalisch sind oder etwa wegen der Gefahr einer Hungersnot eingeführt werden. Aber die von Italien auf die Nahrungsmittel und Rohstoffe gelegten Ausgangsabgaben erreichten eine Höhe, die den Ausfuhrhandel direkt zu schädigen geeignet war. Dafs aber Italien auch nicht wegen der Gefahr, seiner nötigsten Lebensmittel durch das Ausland beraubt zu werden, auf dieser Steuer bestand, folgt daraus, dafs es nicht duldete, dafs Frankreich seine Einfuhrzölle auf dieselben Produkte erhöhte. Sollten Italiens Bodenprodukte im Inlande bleiben, so hätte es sich ruhig den französischen Forderungen anschliefsen können. —

Der Vertrag war von Decazes und de Meaux einerseits, andererseits durch den General Cialdini unterzeichnet. Er bedeutete für Frankreichs Ausfuhrhandel entschieden eine Verschlechterung der Verhältnisse. Die Regierung konnte ihn, als sie ihn am 12. November 1877 der Kammer unterbreitete, im wesentlichen nur damit verteidigen, dafs die Abweichungen von der Reciprocität, die sich die vertragschliefsenden Länder zugestehn wollten, durch die verschiedene wirtschaftliche Lage der beiden Völker erklärlich seien, dafs man durchschnittlich in Italien nicht mehr als 10 % Zoll zahle, und dafs die Anwendung der neuen Tarife sicherlich immer noch besser wäre als der Zollkrieg. —

Die lange Zwischenperiode der bewegten Zeit nach dem 16. Mai hatte die Einbringung des Vertrags verzögert. Nun war eine Beschleunigung geboten. Aber in den Bureaux der Kammer und in der Kommission fand die Vorlage wenig Liebe. Aufserdem waren die Unterhändler, die reaktionären Minister, der Mehrheit durchaus unbequem. Als dann nach ihrem Sturz die Arbeiten zur Errichtung eines neuen Generaltarifs wieder in den Vordergrund traten, sagte man sich, dafs dieses Projekt doch den Vorrang hätte und man sich nicht durch einen Vertrag festlegen dürfe.

Man dachte keineswegs an Zollerhöhungen, die eigens gegen Italien gerichtet waren. Aber der Herzog Decazes hatte die Vorlage damit begründet, dafs dieser auf 11 Jahre abzuschliefsende Vertrag den Verträgen mit den übrigen Mächten zum Muster dienen solle. Es bestand also die Absicht, ihn zum Ausgangspunkt des neuen Konventionalregimes werden zu lassen. Hinter Italien stand daher England, Belgien, die Schweiz und Deutschland.

Man sieht, wie programmlos die französischen Regierungen vorgingen. Sie brachten einen neuen Generaltarif ein, der die Grundlage für die neuen Verhandlungen bilden sollte, und zugleich verhandelten sie, um einen Vertrag den Ausgangspunkt bilden zu lassen. Das neue Ministerium, besonders Teisserenc de Bort, sahen diese Unmöglichkeit ein und suchten zuerst den Generaltarif durchzusetzen. Jedenfalls beschleunigten sie die Beratung des italienischen Vertrags durchaus nicht. Aber zuletzt war ein weiteres Zögern unmöglich. Der bereits mehrere Male durch Übereinkunft der Regierungen verlängerte italienische Vertrag lief am 1. April 1878 ab. Nur schwer gab Italien, dessen Kammern den Vertrag längst genehmigt hatten, jetzt nochmals seine Zustimmung zu einer Hinausschiebung der Verfallsfrist bis zum 30. Juni 1878. Durch die Vorstellungen des Botschafters General Cialdini gedrängt, sahen sich der Minister des Äufseren, Waddington, und der Handelsminister Teisserenc de Bort veranlafst, bei der Kammerkommission auf eine schnellere Erledigung zu dringen.

Die Kommission hatte freilich die Absicht, den Vertrag einfach fallen zu lassen. Aber man wollte auch nicht Italien mit einem derartigen Beschlufs ein Zeichen der Nichtachtung geben und beschritt deshalb einen Mittelweg. Der Berichterstatter der Kommission, Berlet (republik. Linke) unterbreitete deshalb am 28. Mai 1878 der Kammer eine Resolution, welche die Regierung aufforderte, mit Italien aufs neue zu verhandeln und eine veränderte Vorlage einzubringen. Nach der Ansicht der Kommission war es das beste für Frankreich, kurzer Hand den Vertrag von 1863 bis zur Durchberatung des neuen Generaltarifs zu verlängern. Man wies auch auf die aufserordentliche Ungleichheit der Behandlung hin, die sich beide Nationen gewährten. Als Beispiel führe ich hier nur an, dafs Rindvieh in Frankreich 3,60 fr. auf den Kopf, in Italien dagegen 18 fr. Zoll bezahlen sollte. Ähnlich war es mit Seidenzeugen.

Hinsichtlich der anderen Textilien sah man überhaupt nicht ein, warum Italien, das an Frankreich gar keine Garne und Gewebe lieferte, diese in den Vertrag aufgenommen wünschte. Man konnte sich auch kaum erklären, warum die Anzahl der Klassen in dieser Rubrik so aufserordentlich vermehrt und bis ins kleinste und genaueste geregelt war. Die Kommission witterte darin mit Recht sofort die Absicht der französischen Regierung, gegenüber den anderen Mächten einen vorbildlichen Tarif zu schaffen, und sträubte sich dagegen, vor der Ausarbeitung des Generaltarifs Frankreich nach dieser Richtung hin festzulegen.

„Kurz und gut," heifst es am Schlufs des Berichts, „unsere Unterhändler scheinen sich nicht genügend mit den Interessen der französischen Industrie und des Handels beschäftigt zu haben."

Natürlich war das Verlangen, neue Verhandlungen nach so langer Wartezeit einzufädeln, für die Regierung peinlich. Auch konnte sie Italien nicht gut noch einmal um eine Verlängerung der alten Bestimmungen angehn. Jedenfalls stand sie vor der Alternative, eine befreundete Macht zu beleidigen oder in der Kammer eine Schlappe zu erleiden. Daher versuchte sie, einen Zwischenweg einzuschlagen. In der Sitzung vom 3. Juni 1878 legte Waddington ein modifiziertes Projekt vor, dessen Artikel II gewisse Reserven festlegte, unter denen allein der Präsident der Repuklik den Vertrag ratifizieren durfte. Die Zustimmung wurde davon abhängig gemacht, dafs 1. Garne und Gewebe jeder Art von den Vertragstarifen verschwinden und nur der Bestimmung der Meistbegünstigung unterliegen sollten, und dafs 2. der Regierung die Möglichkeit gegeben wurde, den Vertrag nicht erst nach 10 Jahren, sondern schon nach einem Jahre für das darauffolgende zu kündigen. — Italien ging darauf ein.

Aber die Kammerkommission machte auch jetzt Einwände. Sie forderte, wiederum durch den Mund Berlets, am 4. Juni, dafs die Regierung jederzeit zu einer Kündigung berechtigt sein sollte. Sie handelte aus dem Bedenken heraus, dafs in Italien die Textileinfuhr nur durch Verträge mit der Schweiz und mit Österreich, welche am 30. Juni 1879 endigten, dem Konventionalregime unterlag. Nach diesem Zeitpunkte waren Garne und Gewebe dort nicht mehr durch die Meistbegünstigungsklausel gebunden. — Das Ministerium schlofs sich diesen Ausführungen an.

Am 6. und 7. Juni 1878 wurde das Vertragsprojekt in der Kammer beraten. Die Minister William Henry Waddington und Teisserenc de Bort beschränkten sich auf die Darlegung des Thatbestandes und suchten den Vertrag als Übergangsmafsregel zu rechtfertigen. Der Handelsminister betonte, dafs die gefährliche Konsequenz einer vielleicht eintretenden Ablehnung der Zollkrieg wäre, während die konkurrierenden Staaten, namentlich Österreich, in Italien dem französischen Export den Rang ablaufen würden.

Die meisten Redner liefsen sich indessen nicht von ihrer gegenteiligen Überzeugung zurückbringen.

Es war bereits kein günstiges Vorzeichen, dafs der Bruder des Ministers, der Abgeordnete Richard Waddington, welcher in der Kommission ein Verteidiger des Vertrages gewesen war, jetzt zu den Gegnern überging. Er fand, dafs die französische Ausfuhr nach Italien, die im Jahre 1863 noch 140 Mill. fr. betragen hatte, auf 100—110 Mill. fr. zurückgegangen war, während der allerdings niedrigere italienische Export sich um das Doppelte gehoben hatte. „Dieser Vertrag mit Italien“, so lautete der Grundgedanke seiner Rede, „legt den Freihandel mit Frankreich für die Einfuhr italienischer Produkte in unser

Land fest, und das Schutzzollsystem für die Ausfuhr unserer Produkte nach Italien".

Der Abgeordnete Peulevey (Republik. Union), Vertreter von Le Havre, verlas eine Depesche der dortigen Handelskammer, in der es heifst: „Die Kammer zieht, im Falle es unmöglich ist, eine neue Verlängerung zu erreichen, die Rückkehr zu den alten Generaltarifen einem neuen Vertrag vor, sogar einem solchen mit kurzer Verfallszeit, die noch vor der Errichtung des Generaltarifs eintritt. Bis heute hat sich die Kammer gegen die Klausel der meistbegünstigten Nation ausgesprochen".

Peulevey beschränkte sich indessen nicht auf sachliche Darlegungen, sondern liefs die Parteipolitik mitsprechen: „Ich habe die tiefe Überzeugung," sagte er, „dafs diejenigen, welche den Vertrag unterzeichnet haben (also die klerikalen Minister von 1877) ganz genau wufsten, dafs dieser ein unheilbarer Schaden für Frankreich wäre. Aber sie wollten damit den Sturm beschwören, der unvermeidlich aus einer klerikalen und ultramontanen Politik hervorbrechen sollte".

Dieser Parteistandpunkt wurde indessen nur von wenigen geteilt. Doch übte auch das von den Ministern heraufbeschworene Schreckbild eines Zollkriegs durchaus keine Wirkung aus.

Der Abgeordnete Méline (Republik. Union) meinte, die Italiener würden sich hüten, zu einem solchen Mittel zu greifen, weil der Vertrag von 1863 sehr vorteilhaft für sie gewesen wäre. Er fürchtete vor allem, dafs der Übergangsvertrag die Grundlage eines neuen, definitiven bilden würde. Sonst fand er recht herzliche Worte für die Freundschaft mit Italien, der Schwesternation.

Ähnlich drückte sich Labadié (Republik. Linke) aus: „Es giebt nichts, das so dem Temperament der Italiener widerstrebt, als zu extremen Mafsregeln zu greifen. Sie können wohl Lärm, Spektakel machen; das liegt in ihrem Charakter; aber sie schreiten niemals zum Äufsersten. Ich bin überzeugt, dafs gegen Frankreich die Anwendung des Generaltarifs unmöglich ist. Wie? Wir, die benachbarte Nation, die Schwesternation, wir sollten von Italien als Feinde behandelt werden?! Nein, das ist nicht möglich. Von dieser Seite ist nichts zu befürchten: Der Generaltarif wird nicht auf uns angewendet werden; ich versichere es".

Als Verteidiger des Vertrages traten neben den Ministern und dem Berichterstatter Berlet die Abgeordneten Rouvier (Republik. Union) und Laroche-Joubert (Rechte, Gruppe appel au peuple) auf. Für Rouvier war der provisorische Charakter des Projekts die Hauptsache. Er beleuchtete dann zwei wichtige Verbesserungen, die der Vertrag schaffe: 1. Weine zahlten bisher in Italien 8,20—40 fr., nach dem Vertrage

hingegen nur 4,50 fr. auf das hl. Italienische Weine würden nach Frankreich zu 3,50 fr. kommen, infolge des portugiesischen Vertrages und der Meistbegünstigung sogar zu nur 30 cents. — 2. Gemischte Seidengewebe hatten in Italien vorher den Zoll von reiner Seide, also 12% bezahlt, während sie jetzt nur wie Baumwolle oder Wolle behandelt werden sollten, wenn sie weniger als 50% Seide enthielten.

Rouvier fand es aufserdem sonderbar, dafs die französischen Schutzzöllner an den specifischen Zöllen Italiens Anstofs nahmen, während sie doch selbst analoge Bestrebungen verfolgten.

Der Finanzminister Léon Say hatte das Schlufswort. Er wies darin nur die Auffassung Rouviers hinsichtlich des Weinzolls von 30 cents. infolge des Vertrags mit Portugal zurück. Der portugiesische Vertrag stünde aufserhalb des Meistbegünstigungssystems. Auch könne Italien gar nicht daran denken, diese Forderung zu erheben, weil der französische Unterhändler Amé die Auffassung der französischen Regierung in den Konferenzen mit Italien betont und zur Geltung gebracht hätte.

Aber jede Empfehlung des Vertrages war umsonst. Es war ein Gegenprojekt von Méline, Labadié und Genossen eingelaufen, nach welchem die Deputiertenkammer die Regierung einlud, mit Italien neue Unterhandlungen anzuknüpfen, um den Vertrag zu modifizieren. Das Gegenprojekt wurde mit 225 gegen 220 Stimmen angenommen.

Die Mehrheit hatte sich durch die Versicherung Labadiés bestimmen lassen. Aber seine Prophezeiung, dafs Italien nicht zu einem Zollkrieg schreiten würde, war doch ein wenig gewagt, besonders wenn man an den späteren, sehr heftigen Zollkrieg zwischen Italien und Frankreich am Ende der 80er Jahre denkt. Auch zu der jetzt behandelten Zeit liefsen sich die Schwierigkeiten nur mit Mühe beheben.

Es war für die Regierung natürlich unmöglich, in der kurzen Zeit bis zum 1. Juli neue Verhandlungen anzubahnen und zu einem Ergebnis zu gelangen. Auch hatte Italien schon am 30. Mai 1878 seinen neuen Generalzolltarif, der allein Frankreich treffen sollte, fertiggestellt. Seine Unterhändler führten demgemäfs eine sehr entschiedene Sprache.

Doch nach vielen Reklamationen von beiden Seiten gelangte man zu einem Arrangement, wonach sich beide Länder die Meistbegünstigung bis zum 31. Dezember 1879 zusagten. Dann sollte ein endgültiger Vertrag auf der Grundlage des neuen französischen Generaltarifs die handelspolitischen Beziehungen regeln. Das Provisorium wurde am 31. Januar 1879 von der Kammer und am 14. Februar vom Senat ohne weitere Debatte angenommen. Die Regierung hatte sich bei der Vertragschliefsung übrigens die Möglichkeit sofortiger Kündigung vorbehalten, wenn die handelspolitischen Bestimmungen zwischen Italien und Österreich, welche besonders hinsichtlich der Weine, Spirituosen,

Gewebe von kardierter Wolle, Garne und Gewebe von Hanf und Lein, Früchte, Olivenöl, Maschinen und Glaswaren infolge der Meistbegünstigung für den französischen Export wichtig waren, geändert würden. Man verlangte also, dafs entweder der alte Vertrag zwischen diesen beiden Mächten verlängert oder ein neuer, die gleichen Begünstigungen enthaltender, schon in Vorbereitung befindlicher Vertrag ratifiziert würde.

3. Das Handelsübereinkommen mit Spanien.

Die französische Regierung hatte nun endlich mit dem Grundsatze gebrochen, zu gleicher Zeit ein Vertragszollsystem und einen Generaltarif herzustellen. Ihre Sorge ging darauf, alle Verträge bis nach der Ausarbeitung des letzteren einfach zu verlängern, um dadurch zugleich, nach dem früher ausgesprochenen Wunsche der Handelskammern, eine gemeinsame Verfallsfrist sämtlicher Verträge zu erreichen. Als Termin war zunächst der 31. Dezember 1879 in Aussicht genommen.

Deshalb behandelte man auch einen Vertrag[1], den man mit Spanien abschlofs, nur als einen provisorischen. Diese Konvention vom 8. Dezember 1877 war ungemein wichtig für die französische Ausfuhr, nicht minder aber auch für die Einfuhr, zumal von Wein.

Im Laufe der 70er Jahre hatte sich in Frankreich ein Ereignis eingestellt, das von schwerwiegenden Folgen für seinen Export war. Einer der wichtigsten Ausfuhrartikel, der Wein, drohte zu verschwinden, weil die Reblaus die Hälfte bis drei Viertel der französischen Weinberge vernichtet hatte. Die französische Weinernte, welche 1875 ihren Höchstbetrag mit 83 Mill. hl geliefert hatte, sank schon im nächsten Jahre auf 41 Mill., und weiter in stetem Fallen bis 1881 auf 34 Mill. hl[2]. Die kommenden Jahre brachten ein noch weiteres Zurückgehen. Für die spanische Weinausfuhr bedeutete dies einen Glücksfall. In den 15 Jahren nach 1876 hat die Reblaus Spanien drei Milliarden Franken eingebracht. Die Konvention mit Frankreich vom 8. Dezember 1877 bahnte zu dieser gewaltigen Entwicklung den Weg.

Indessen war die Weinfrage nicht der einzige Anlafs zu der Übereinkunft. Am 11. Juli 1877 wurde in Spanien ein neuer Zolltarif, ein Werk der am Ruder befindlichen konservativen Hochschutzzöllner, eingeführt. Er hatte nicht eine Kolonne, wie der in Frankreich herrschende, sondern zwei; und zwar bildete die erstere den sogenannten Minimaltarif,

---

[1] v. Brandt und die Abhandlung über die franz. Handelspolitik im Verein f. Socialpolitik erwähnen diese Konvention gar nicht.

[2] Siehe Verein für Socialpolitik, Bd. 51. Gwinner, Spanische Handelspolitik, S. 78.

welcher den meistbegünstigten Nationen gewährt wurde, die andere den Maximaltarif für die übrigen Staaten. Aufserdem war „eine aufserordentliche und vorübergehende Steuer auf Artikel des Aufsenhandels[1]" eingeführt, d. h. ein Zollzuschlag, der in vielen Fällen die bisherigen Abgaben verdoppelte, ja verdreifachte.

Für Frankreich, welches am spanischen Aufsenhandel am meisten beteiligt war, bildete dieses Gesetz eine grofse Gefahr. Denn Spanien stand aufserhalb des europäischen Meistbegünstigungssystems, und der französisch-spanische Vertrag vom 17. Juli 1865, der wenigstens für die Landeinfuhr die Differentialzuschläge auf alle nicht unter spanischer Flagge (also auch zu Lande) stattfindenden Importe beseitigte und für 14 Tarifpositionen — der wichtigste spanische Ausfuhrartikel, Wein, fand sich indessen nicht darunter — die volle Meistbegünstigung gewährte, war abgelaufen. Die französische Regierung knüpfte infolgedessen Verhandlungen an, die zu der Konvention vom 8. Dezember 1877 führten. Danach blieb der Vertrag von 1865 mit einigen wichtigen Änderungen bis Ende 1879 bestehen.

Spanien verpflichtete sich, nach der Ratifikation des französisch-italienischen Vertrags, (die, wie erwähnt, nicht eintrat), die dort festgesetzten specifischen Zölle statt der Wertabgaben einzuführen. Es erniedrigte die Abgaben von silbernen und unechten Bijouterieen und von Kupfer-, Messing- und Bronzewaren; vor allem aber ermäfsigte es den Weinzoll. Schaumweine, die vordem 147 fr. zu erlegen hatten, zahlten jetzt nur 20 fr. auf das hl, nicht moussierende Weine statt 56 fr. nur 6 fr. und zwar einschliefslich aller aufserordentlichen Additionalabgaben.

Frankreich setzte seinen Weinzoll, der für Spanien bisher 5 fr. betragen hatte, auf 3 fr. 50 cents. fest.

Die wichtigste Bestimmung der Übereinkunft war das Eintreten Spaniens in das Meistbegünstigungssystem für die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr, sowie für die Schiffahrt. Frankreich erhielt dadurch den spanischen Minimaltarif und hatte von diesem schon deshalb grofse Vorteile, weil es geraume Zeit, bis zum Jahre 1883, die einzige meistbegünstigte Nation in Spanien war, während gegen die übrigen der Maximaltarif angewendet wurde.

Spaniens Errungenschaft war indessen noch gröfser, weil die französische Handelspolitik immer unendlich viel liberaler, als die seine, war.

Dafür mufste es sich aber zum Aufgeben eines alten Vorrechtes bequemen, und zwar zu dem Verzicht auf die Bestimmungen des sogenannten Familienpaktes vom 15. August

---

[1] Gwinner, op. cit. S. 76.

1761, auf Grund deren sich beide Staaten hinsichtlich der Küstenschiffahrt und des Fischfangs die vollen Rechte der eigenen Seebevölkerung eingeräumt hatten.

Ferner sollten die Formalitäten in den Zollhäfen eine bessere und minder schroffe Regelung erfahren und schärfere Unterdrückungmafsregeln gegen den Schmuggel über die Pyrenäen eingeführt werden. —

Die Konvention wurde im Senat nach einem empfehlenden Bericht Pagézy (Gruppe: appel au peuple) am 16. Februar 1878 einstimmig angenommen.

In der Kammer trat aber eine starke Opposition hervor, obwohl die Kommission, wie der Bericht Tirards vom 12. März 1878 hervorhob, sich mit 8 gegen 3 Stimmen ganz der Überzeugung der Regierung angeschlossen hatte. Man erhoffte zumal grofse Vorteile für die Ausfuhr von Textilien, Metallwaren, Zucker und die Pariser Luxusindustrie.

Die Opposition beschäftigte sich fast nur mit dem Weinhandel. Der Weinproduzent de Valon (appel au peuple, Bonapartist) setzte in ausführlicher Weise die Lage des Weinhandels und die ihm von Spanien drohenden Gefahren auseinander.

Nur die besseren französischen Weine konnten danach noch in Spanien Absatz finden, gegen die geringeren Sorten hätte sich dieses geschützt, während es seine eigenen billigeren und alkoholreicheren Weine zum Verschneiden auf den französischen Markt brächte.

Valon unterschied zwei Arten von Verschneidung, deren eine als eine betrügerische Manipulation anzusehen wäre, während die andere geboten sei. Manche Weine, wie die von Languedoc, haben danach die Hinzufügung von Alkohol durchaus nötig, weil sie sonst verderben. Aber diese Verschneidung sollte gesetzmäfsig erfolgen, d. h. nach Zahlung der Alkoholabgaben. Diese könnte man nun deshalb umgehen, weil die Alkoholsteuer für den Export erlassen wurde. Die mit abgabefreiem Alkohol versetzten Weine würden einfach nach Genua exportiert und kämen dann als italienische Weine zurück. In Katalonien nun, das durch den neuen Vertrag die Konkurrenz noch verschärfen würde, gäbe es ähnliche, der Verschneidung bedürftige Weine. Auch sie zahlten keine Alkoholabgaben für den Export und kämen nach Frankreich, wo sie als Bordeaux oder Burgunder verkauft würden. Languedoc, das diese Steuerfreiheit nicht genösse oder nur durch betrügerische Manipulationen erreichen könne, fühle sich dadurch benachteiligt. Valon schätzte die zu erwartende Einfuhr aus Katalonien auf 5—6 Mill. hl und berechnete, wenn der Preis des hl durch den Wettbewerb auch nur um 1, 2, 3 fr. sänke, für den französischen, unter dem Wüten der Phylloxera darniederliegenden Weinbau den Verlust auf 30 Mill. fr. bis

90 Mill. fr. Dabei legte er die niedrigste Jahresproduktion von 30 Mill. hl zu Grunde. Bei den hohen Steuern von 200 Mill. fr., die der Weinbau zu tragen habe, könne der Standpunkt des Konsumenten nicht ausschlaggebend sein.

Granier de Cassagnac (Bonapartist), ebenfalls ein Weinbauer, schloſs sich Valon an. Er beleuchtete zunächst die Art und Weise der Weinvermischung: am meisten hätten die gewöhnlichen Rotweine zu fürchten. Die spanischen Rotweine hätten einen Überschuſs von Farbe und Alkohol. Ein Faſs spanischen Rotweins könne deshalb mit zwei Fässern französischen Weiſsweins vermengt werden, wodurch man drei Fässer Rotwein erhalte. Nun koste der Rotwein 30 fr. das hl, der Weiſswein nur 15 fr. Der Färber hätte also an jedem Faſs Weiſswein 15 fr. Reingewinn. Dadurch hätte auch der Konsument einen Nachteil, weil er für rot gefärbten Weiſswein um 15 fr. mehr bezahlen müsse als für ungefärbten. Zudem sei der höhere Alkoholgehalt gesundheitsschädlich.

Man dürfe ferner nur nicht glauben, daſs die französische Weinausfuhr nach Spanien sich dafür vergröſsern würde; denn den Spaniern sage der Geschmack der französischen Weine, wie auch anderer Produkte, z. B. des Öles, nicht zu. Spanien aber, dessen Weine 4—5 % mehr Alkohol besäſsen, erhalte dadurch in Frankreich direkt eine Prämie.

Ähnliche Ausführungen machte der Graf von Bouville (Bonapartist). Auſserdem fand er die ganze Konvention „principlos“, weil sie, obschon nur Übergangsmaſsregel, doch bestimmte Tarifpositionen festgelegt hätte. —

Laroche-Joubert (Bonapartist) sprach Befürchtungen für die Papierindustrie aus, die von dem Berichterstatter Tirard allerdings zurückgewiesen wurden, weil die in Spanien eingeführten Zollerhöhungen nur die nichtmeistbegünstigten Nationen beträfen.

Faye (republik. Linke) verlangte, den Vertrag bis nach der Ausarbeitung des Generaltarifes zu vertagen.

Für die Konvention trat mit Eifer der Berichterstatter Tirard ein. Er schilderte die Gefahren des spanischen Maximaltarifs und die Vorteile, welche fast sämtliche Industrieen von der Meistbegünstigung hätten. Er spielte auch geschickt darauf an, daſs die Weinproduzenten sich sonst immer freihändlerisch gebärdet hätten und zumal bei Verträgen mit nördlichen Ländern der napoleonischen Politik treu geblieben wären; jetzt aber träten sie dem Süden gegenüber als Schutzzöllner auf.

Der Handelsminister Teisserenc de Bort meinte, man dürfe wegen des Sonderinteresses des Weinbaues nicht den ganzen Handel opfern. Auſserdem sei im Schoſse der Regierung ein neues Gesetz über die Weinverschneidung mit besonderen Bestimmungen gegen den Betrug in Vorbereitung begriffen. Im Süden Frankreichs gäbe es nicht allein eine Weinproduktion,

sondern noch andere Gewerbe, wie die Wollerzeugung, welche von dem spanischen Export viel zu erwarten hätten. Auch der Fischfang und die Küstenfahrt erhielten einen notwendigen Schutz.

Die Kammer nahm die Übereinkunft am 19. März 1878 mit 242 gegen 146 Stimmen an. Am 21. März wurde sie ratifiziert.

4. Konvention mit Österreich.

Nun galt es, auch die Verträge mit den anderen Mächten bis zum 31. Dezember 1879 zu verlängern.

Mit Österreich-Ungarn schwebten schon seit geraumer Zeit Verhandlungen, die aber nicht zu einer Weiterhinausschiebung der alten Bestimmungen, sondern zu einer bloſsen Meistbegünstigungskonvention am 20. Januar 1879 führten. Diese Meistbegünstigung war, wie es in einer besonders aufgesetzten Erklärung hieſs, die weitestgehende, „wobei übrigens wohlverstanden“ war, „daſs der allgemeine Grundsatz, nach dem von der Behandlung auf dem Fuſse der meistbegünstigten Nation die Begünstigungen, welche angrenzenden Staaten zur Erleichterung des Grenzverkehrs gewährt“ wurden „oder künftig gewährt werden“ sollten, „ausgeschlossen“ waren, „keinen Eintrag“ erlitt.

Die Berichte Berlets (republ. Linke) in der Kammer und Huguets (linkes Centrum) im Senat empfahlen beide die dringend notwendige Konvention, welche auch ohne Debatte angenommen und am 18. Februar 1879 ratifiziert wurde.

Die Bestimmung der Meistbegünstigung war für Frankreich besonders dadurch wichtig geworden, daſs in Österreich am 27. Juni 1878 ein Gesetz verkündigt worden war, welches für Nichtvertragsstaaten eine Zollerhöhung von 10 % vorschrieb und sogar auf sonst abgabenfreie Produkte 5 % Zoll legte. Eine weitere Gefahr drohte der französischen Ausfuhr durch den in Vorbereitung befindlichen italienisch-österreichischen Vertrag, nach welchem Italien hinsichtlich der Seidenwaren günstiger, als andere Länder gestellt wurde. Frankreich sicherte sich diesen Vorteil durch die Konvention.

Österreich ging natürlich nur unter der Bedingung auf das Übereinkommen ein, daſs in Frankreich die Produkte, welche vordem allein infolge des österreichischen Vertrages in den Meistbegünstigungstarif aufgenommen waren, bei der alten Tarifierung blieben. Auch andere Nationen und nicht zum mindesten der französische Handel selbst hatten ein bedeutendes Interesse daran.

Teisserenc de Bort legte also am Tage der Einbringung der Konvention, dem 28. Januar 1879, der Kammer zugleich einen Gesetzesentwurf vor, nach welchem diese Waren nicht

dem alten Generaltarif, der sie zum Teil verbot, sondern dem bisherigen Konventionalregime unterliegen sollten. Meist waren dies Rohstoffe, wie Bettfedern, medizinische Kräuter, Hopfen, Stahl in Barren, Bändern und Draht, Maschinenteile, stählerne Werkzeuge, Glasprodukte, Rohstoffe für den Schiffsbau; aber auch Fabrikate, wie Schiefertafeln, Leinen- und Hanfgewebe, Wollteppiche, Möbel, Meerschaumwaren, Galanteriewaren und als das wichtigste: Seeschiffe.

Die französische Regierung hatte sich lange gegen die Freiheit der Rohstoffe für den Schiffsbau und die Zulassung der Seeschiffe zu der einfachen Bilanzabgabe von 2 fr. auf die Mefstonne gesträubt, aber sie konnte nur erreichen, dafs diese Bestimmung nicht auf neun Jahre, wie Österreich wollte, sondern nur noch auf ein Jahr Gesetzeskraft behielt.

Der Bericht Tirards in der Kammer befürwortete die Auffassung des Ministeriums. Man dürfe nicht plötzlich mit dem alten Regime brechen und könne im Interesse der Stetigkeit des Handels und eines gesunden Übergangs erst nach der Umarbeitung des Generaltarifs an Veränderungen denken.

Die Schutzzöllner stürmten heftig gegen das Projekt an. Der Agrarier de Kerjégu (Rechte) verlangte, dafs Hopfen, welcher selbst im englischen Vertrag 20 fr. auf 100 kg zahlte, nicht, wie es die Vorlage wollte, zu 12 fr. 50 cents. in das Land käme. Die Hopfenbauern hätten einen Schaden von 16 Mill. fr. durch den österreichischen Vertrag erlitten. Denn vor Abschlufs desselben habe die Hopfeneinfuhr nur 4 Mill. fr., dann aber 20 Mill. fr. betragen. — Ebenso beklagte er das Schicksal der Handelsmarine. — Er schlofs seine Rede mit den bitteren Worten: „Bei dem Zuge, mit dem der Freihandel unsere Landwirtschaft und unsere Hauptindustrieen fortreifst, wird es bald innerhalb unserer Grenzen nur noch eine Brache von 50 Mill. ha geben“.

Des Rotours (Monarchist) aus dem Departement des Nordens wandte sich vor allem gegen die Einfuhr von Wollteppichen zu 10 %; die Abgaben von 15 %, welche im belgischen Vertrage ständen, wären die Mindestgrenze, auf die sich die Industrie einlassen könne.

Der Berichterstatter Tirard hob dagegen hervor, dafs das Projekt doch nur eine Folge der österreichischen Konvention wäre; und der neue Landwirtschafts- und Handelsminister Lepère tadelte die agrarischen Übertreibungen. Der Artikel Hopfen könne unmöglich die ganze Landwirtschaft vernichten.

Das Projekt gelangte zur Annahme und wurde auch am 14. März 1879 infolge des Berichtes Dauphinot (linkes Centrum) vom Senat gutgeheifsen.

5. Verlängerung aller Verträge.

Die Verträge mit den übrigen Ländern waren bisher stillschweigend verlängert worden. Selbst die Übereinkunft mit der Schweiz, die Frankreich selbst gekündigt hatte, bestand noch zu Recht. Wie die übrigen, sollte auch sie am 31. Dezember 1879 ablaufen.

Aber die Regierung hatte sich darin getäuscht, dafs sie zu diesem Zeitpunkt die Waffe des neuen Generaltarifs in die Hand bekommen würde, und sie hatte die Arbeitsschnelligkeit der Kammerkommission erheblich überschätzt. Es stellte sich bald heraus, dafs ein weiteres Hinausschieben der Verfallszeit für die Konventionen nötig war.

Deshalb legte der Handelsminister Lepère am 5. Juni 1879 der Kammer ein Projekt vor, welches die Regierung zur Verlängerung sämtlicher Konventionen mit der Mafsgabe ermächtigte, dafs die Dauer der Hinausschiebung nicht sechs Monate nach der Verkündigung des neuen Generaltarifs überschreiten dürfe.

Am 21. Juli erstattete Berlet Bericht. Noch an demselben Tage hiefs die Kammer die Vorlage gut und lehnte einen Gegenantrag Keller (klerikal), welcher die Verlängerung nur bis zu einem bestimmten Termin, dem 1. März 1880, genehmigen wollte, ab.

Der Senat verzögerte die Verhandlung um einige Zeit. Denn er hatte erst eine Enquete vorgenommen und die Interessenten befragt. Nach dem Berichte Feray (konserv. Republik.) vom 31. Juli 1879 hatten sich von 80 Handelskammern 35 für die Vorlage ausgesprochen, 42 waren für ein bestimmtes Datum der Vertragsdauer (spätestens der 30. Juni 1880), 3 unentschieden. — Von 77 beratenden Kammern für Künste und Gewerbe hatten nur 29 die Regierung unterstützt, 39 waren für einen festen Termin, 9 unentschieden. Die Kommission beschlofs auf Grund dieser Umfrage mit 5 gegen 4 Stimmen als Endtermin den 30. Juni 1880 festzusetzen.

„Das wird", heifst es im Bericht, „für das Parlament ein gebieterischer Beweggrund sein, sich zu beeilen, um die Industrie aus einer Lage zu ziehen, die auf sie seit so langer Zeit drückt, und die, wenn sie sich fortsetzte, die traurigsten Folgen für sie und die zahlreichen Arbeiter, denen sie Lebensunterhalt giebt, haben würde . . . . . , ein Grund mehr, die Diskussion abzukürzen und die Abstimmung über den definitiven Tarif zu beschleunigen."

Der Antrag erfüllte die Schutzzöllner mit Zufriedenheit. Pouyer-Quertier an der Spitze verlangten siedringend Schutz für Industrie und Landwirtschaft und gingen scharf gegen das liberale Ministerium Waddington vor. Aber der Ministerpräsident blieb fest. Nicht einmal ein Vermittlungsantrag

Testelin (republ. Union), statt des 30. Juni den 31. Oktober 1880 zu setzen, fand daher eine Mehrheit. Der Artikel der Senatskommission wurde mit 159 gegen 120 Stimmen verworfen und dann das ursprüngliche Regierungsprojekt mit 227 gegen 51 Stimmen angenommen. —

Die fremden Mächte liefsen sich nicht allzuschwer zur Zustimmung bewegen, einige indessen erst nach einigem Zögern, wie Italien[1].

Auch der aufserhalb des Meistbegünstigungssystems stehende Vertrag mit Portugal vom 11. Juli 1866 erhielt durch Übereinkunft der Regierungen erst den 31. Dezember 1879, dann den Endtermin der anderen Verträge zur Verfallszeit. Eine Änderung der bisherigen Bestimmungen trat nur insofern ein, als Portugal vom 16. Juli 1879 an zugestand, dafs seine Weine statt der bisher bezahlten Abgabe von nur 30 cents. den Zoll des Meistbegünstigungstarifs von 3,50 fr. auf das hl entrichteten.

IV. Kapitel.

Der Tarifentwurf der Kammerkommission.

1. Enqueten des Senats und der Kammer.

Nach der Schilderung dieses Vorspiels für die Beratung des Generaltarifs, der provisorischen Sicherstellung der auswärtigen Handelspolitik, komme ich nun zu dem Generaltarif selbst, dem volkswirtschaftlich wichtigsten Werk seit der napoleonischen Zollreform.

Die Vorarbeiten dazu waren bereits ins Riesenhafte angeschwollen.

Bald nach dem Versuch eines klerikalen Staatsstreichs im Jahre 1877 und noch vor der Erörterung über die italienische Konvention hatte der Senat am 29. November 1877 einem Antrag Feray zufolge eine Kommission von 18 Mitgliedern eingesetzt, welche den Auftrag erhielt, den Ursachen für das Darniederliegen von Handel und Industrie auf den Grund zu gehen und sich nach Heilmitteln umzusehen. Der Antrag war nicht allein die Folge der in der That aufgetretenen wirtschaftlichen Krisis, sondern aus politischen Erwägungen heraus gestellt.

---

[1] v. Brandt, op. cit. S. 155, schreibt: „Nach nochmaliger Verlängerung des bisherigen Vertrages fand vom 1. Juli 1880 während 7 Monaten die Anwendung der beiderseitigen Generaltarife statt, ein Vorspiel des Zollkriegs, der 8 Jahre später entbrennen sollte“. Diese Angabe ist irrig. Italien hat damals der Vertragsverlängerung zugestimmt.

Man wollte den Ministern des 16. Mai die Verantwortlichkeit für die Notstände in Industrie und Handel zuschieben[1]. Bei der Eröffnung der Sitzungen sprach dies der Senator der Gironde, Fourcand (republ. Linke), ganz rückhaltlos aus: „Der Akt vom 16. Mai hat einen beträchtlichen Einfluſs auf die Geschäfte gehabt. . . . Die Kommission sollte einige ihrer Mitglieder zum Marschall (Mac Mahon) senden, um ihn zu bitten, die Krisis aus der Welt zu schaffen, indem er sich dem durch das Land in den letzten Wahlen ausgedrückten Willen fügt."

Die Mehrheit der Kommission lehnte indessen diesen Parteistandpunkt ab und beschränkte sich auf die Untersuchung der wirtschaftlichen Lage. Wie erwähnt, fügte sich der Präsident der Republik auch bald darauf dem Verlangen der Kammermehrheit und ernannte ein neues Ministerium, welches auf Betreiben Teisserenc de Borts der Kammer den schon mitgeteilten Generaltarifentwurf unterbreitete. —

Seit einigen Jahren lähmte eine allgemeine Krisis, die sich im steten Fallen sämtlicher Preise äuſserte, die Volkswirtschaft aller Länder und brachte, wie in den anderen Staaten, so auch in Frankreich eine ungeheure Erregung in die Geschäftswelt, zumal in den Kreisen der Schutzzöllner.

Man kann es als erwiesen annehmen, daſs die damalige Krisis durchaus nicht dem Vorherrschen freihändlerischer Tarife in Europa zuzuschreiben ist, sondern der Umwandlung des alten Werkzeuges, mit dem die Industrie unserer Väter arbeitete, in die billiger, schneller und besser produzierenden Maschinen der Neuzeit, und zugleich der ungeahnten Entwicklung der Verkehrsverhältnisse durch das Emporblühen der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt. Dies hatte eine Überproduktion zur Folge, die sich am schwersten in den Ländern äuſserte, welche mit der industriellen Entwicklung nicht Schritt gehalten hatten. Einige Nationalökonomen leiten das allgemeine Sinken der Preise aus der durch den Übergang Deutschlands zur Goldwährung verursachten Knappheit des Goldes her. Indessen kommt man auch ohne eine solche nicht recht zu beweisende Theorie aus, und die von der Senatskommission Frankreichs eingeleitete Enquete wirft lehrreiche Schlaglichter auf die wahren Ursachen[2].

Ein Sachverständiger, Jullien, sprach sich über die Lage der Metallindustrie folgendermaſsen aus: „Im Jahre 1872 und 1873 zeigte sich für die Metallindustrie infolge des Krieges eine groſse Entwicklung in den Geschäften. Die Verkaufspreise gingen stark in die Höhe, und recht beträchtliche Ge-

---

[1] Siehe Journ. des Econom. Dezember 1880, S. 348 (Amé).
[2] Siehe Journ. des Econom. Dezember 1880 (Amé, cap. III).

winne wurden von allen bestehenden Eisenhütten realisiert. Diese Gewinne hatten überall in Europa die Schaffung oder Ausdehnung neuer Metallfabriken zur Folge, und zwar in einem Augenblicke, wo die Vereinigten Staaten, ihre eigene Produktion entwickelnd, vollständig den ungeheuren Markt, welchen sie bis dahin den Engländern geboten hatten, verschlossen. Es gehört nicht viel dazu, um daraus das Anschwellen aller Stocks und die Baisse aller Preise zu erklären."

Für die Wollindustrie war nach einer Note der Handelskammer von Reims eine Überproduktion der ganzen Welt nach 1870 eingetreten.

Hinsichtlich der Garne und Gewebe von Jute sagte man, dafs die Fabriken in Kalkutta die Erzeugnisse von Dundee zurückdrängten, die dann ihrerseits zu jedem Preis einen Markt suchten. Es sprechen hier sicher Währungsdifferenzen und nicht allein die billigere Produktion mit.

Die Lohgerber äufserten sich über die amerikanische Konkurrenz besorgt.

Im Interesse der Fabrikanten von Stoffen aus gekämmter Wolle gab Léon Legrand noch ein anderes Moment an: Je mehr die Handarbeit der mechanischen Platz gemacht hat, desto schwerer kann man die Fabrikation einschränken, weil in das Material ein bedeutendes Kapital hineingesteckt ist, das verzinst werden mufs. Eine Gruppe mechanischer Arbeiter kann sich in einer toten Saison nicht mit anderen Arbeiten beschäftigen, weil sie nichts gelernt hat.

Sehr viele der gehörten Sachverständigen leugneten jeden in der industriellen Entwicklung liegenden Grund. Sie setzten allein der napoleonischen Zollreform die Schuld für ihre Not auf Rechnung. Am lautesten erhob die Baumwollen- und Leinindustrie ihre Stimme. Man rief nach dem Schutzzoll, ohne ihn indessen mit diesem Namen zu belegen. „Kompensatorischer Zoll" hiefs die Parole.

Der Senator aus dem Departement der Vogesen, Claude (linkes Centrum), äufserte sich demgemäfs: „Wir verlangen die Erhöhung der Zölle nicht als eine Begünstigung, sondern im Namen des grofsen Princips der modernen Civilisation, das sich die Gleichheit vor der Steuer nennt, und das nicht zuläfst, auf uns Taxen ruhen zu lassen, die das Ausland nicht zu tragen hat. . . . Ihr habt uns neue Steuern aufgebürdet; ihr habt nicht das Recht, uns im Zustand der Inferiorität gegenüber dem Ausland in dieser Hinsicht zu lassen."

Ähnliche Stimmen kamen von den Vertretern des Schiffsbaus und der Handelsmarine. —

Ancel (rechtes Centrum), ein alter Anhänger der Schutzzolltheorie, verfafste den Kommissionsbericht und überreichte ihn am 21. Mai 1878 dem Senat.

Er faſste nach der Zergliederung der Zeugenaussagen die Ansicht der Kommission dahin zusammen, daſs die Hauptgefahr für Frankreich in der Entwicklung der groſsbritannischen Produktion liege. England könne die ganze Welt versorgen, aber seine Konkurrenten Deutschland, Amerika und die eigenen Unterthanen in Indien lieſsen dies nicht zu. Daher häuften sich seine Fabrikate an und überschwemmten die Welt.

Eine weitere Ursache des Notstandes, speciell für die französische Ausfuhr, liege darin, daſs die meisten Staaten Europas Zollerhöhungen planten und Nordamerika seinen eigenen Markt verschlossen hätte, während es in Südamerika von Tag zu Tag mehr an Boden gewänne.

Die Kommission forderte also dringend zur Änderung des französischen Zollsystems im Sinne mäſsiger Zollerhöhungen für die bedrohten Industrieen auf und bat die Regierung, ihr Augenmerk besonders auf die Handelsmarine zu richten. —

Der Bericht kam nicht zur Erörterung. Denn die Deputiertenkammer war von Teisserenc de Bort bereits mit der neuen Tarifvorlage betraut worden. Ihre am 19. März 1878 gewählte Kommission von 33 Mitgliedern benutzte natürlich die schätzbaren Ergebnisse der Senatsenquete, ebenso wie die früheren amtlichen Untersuchungen des Oberhandelsrats, als Material für ihre eigenen Beratungen. Aber sie hielt dieses Material nicht für ausreichend und eröffnete ihrerseits gleichfalls eine umfangreiche Enquete, die fast ein Jahr, vom 3. April 1878 bis zum 5. März 1879 dauerte.

Ein Fragebogen wurde an alle Handelskammern und die übrigen Interessenvertretungen versandt, der über die Zollhöhe, über die Umwandlung der Wertzölle in specifische, über die Entrepotzuschläge, über die Handelsverträge, über die Klausel der Meistbegünstigung und über die zeitweilige Zulassung Auskunft verlangte.

Gleichzeitig wurden vor die Kommission zahlreiche Industrielle, Kaufleute und Landwirte zur mündlichen Aussage vorgeladen und schlieſslich jedem, der es verlangte, die Möglichkeit gegeben, vor der Kommission seine Meinung zu äuſsern. Man lieſs nach einem gleich anfangs zum Beschluſs erhobenen Antrag jedoch jegliche rein theoretische Erörterung aus dem Spiel. Als Grundlage der Untersuchung diente ein Vergleich der allgemeinen Produktionsbedingungen Frankreichs mit denen des Auslands.

Die Protektionisten verlangten auf dieser Basis einen kompensatorischen und fiskalischen Tarif, um mit dem Ausland unter gleichen Bedingungen zu kämpfen und zugleich durch die ihrer Meinung nach nicht allzu hoch berechneten Zölle die Staatseinnahmen zu verbessern. Die direkte Forderung eines Schutzzolls wurde anfänglich nicht erhoben.

Bei Beginn der Enquete beherrschte zweierlei die Situation, der Mifserfolg von 1871, welcher Frankreich Elsafs-Lothringen mit seiner hochentwickelten Textilindustrie genommen hatte, und der bedrohliche Aufschwung der amerikanischen Industrie. Beide Thatsachen wurden vornehmlich von den gehörten Sachverständigen als Ursachen eines von den Hauptschreiern in den düstersten Farben gezeichneten wirtschaftlichen Niedergangs angegeben. Es war selbstverständlich, dafs eine Körperschaft, die jedem Interessenten freistellte, vor ihr zu erscheinen, sich natürlich im wesentlichen Leuten gegenüber sah, die ihre Not am lautesten zu predigen wufsten.

In dieser Hinsicht standen die Textilindustriellen in erster Reihe. Man hatte deshalb für die Textilindustrie eine besondere Unterkommission von 15 Mitgliedern eingesetzt, während die übrigen 18 sich mit sämtlichen anderen Zweigen des Tarifs befassen mufsten und dabei schliefslich ein verhältnismäfsig geringeres Material in ihren Berichten der Kammer vorlegten, als allein der Bericht über die Baumwollenindustrie enthielt.

Die Delegierten der Normandie, Flanderns und der Vogesen, wo die Baumwollenfabriken hauptsächlich ihren Sitz hatten, forderten für ihre Garne und Gewebe Zollerhöhungen von nicht weniger als 50 % mit der ausdrücklichen Bestimmung, dafs dieser Zoll das Minimum vorstellte, welches durch keinen Vertrag geändert werden dürfe. Der Abgeordnete Feray, welcher im Oberhandelsrat im allgemeinen den Konventionaltarif gebilligt hatte, trat jetzt energisch für die Erhöhungen ein. Er hielt für die Baumwollengarne aufserdem eine Verdoppelung der Kategorieen nötig, natürlich, um dadurch eine weitere Steigerung des Zollschutzes zu erreichen.

Die Juteindustrie und die Industrie von Lein und Hanf ging mit der Baumwollenfabrikation Hand in Hand, obwohl in Lein und Hanf die französische Ausfuhr die Einfuhr bei weitem überstieg.

In der Frage der Wolle war man geteilter Meinung. Reims und Fourmies wollten für ihre Kammwolle einen gröfseren Markt im Ausland zu erobern suchen, da sie über das Bedürfnis des französischen Konsums hinaus produzierten. Sie verlangten daher die Zollfreiheit. Die Fabrikanten von kardierter Wolle führten eine andere Sprache. Constant Flavigny, der Vertreter der Handelskammer von Elboeuf, hielt es für Resignation, sich mit den von der Regierung vorgeschlagenen 24 % zu begnügen. Jedenfalls dürfte kein Zollvertrag diese Minimalhöhe ändern. Ebenso lautete der Bericht der Handelskammer von Sédan. Poitevin von Louviers trat für 50 % Erhöhung ein.

Bei dem Kapitel „Seide“ beschränkte man sich auf die Spinnerei der Seidenabfälle. Sonst hing diese Industrie, zumal

die Lyoneser Handelskammer, der vollen Zollfreiheit an. Für die Spinnerei der Abfälle wurde ein Schutz von 30 % gefordert.

Die Metallindustrie, die sich vor der Senatskommission beschieden hatte, weil man ihr vorrechnete, daſs sie bereits mehr als jede andere Industrie geschützt sei, erhob jetzt, in einer Zeit der gröſseren Schutzzollagitation, wieder um so lauter ihre Stimme. Der Ausschuſs der Eisenhütten in der Champagne verlangte für Roheisen und Barren von geringem Umfang statt der bisherigen 6 fr. eine Abgabe von 8, 10 und 12 fr. auf 100 kg. Die Fabrikanten von fertigen Metallwaren traten zum mindesten jeder etwa geplanten Reduktion entgegen.

Und so war es in allen Industrieen; überall traten die Notleidenden vor die Kommission und zählten ihre Wünsche auf, die Zufriedenen blieben zu Hause.

Auch die Agrarier lieſsen sich hören. Du Douet, de Monicault, Estancelin und andere ihrer Führer sprachen sich voll Bitterkeit über das Unrecht aus, daſs man im Gegensatz zu allen anderen Produktionen nicht auch die Lebensmittel schützte. Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Europa wüchse zusehends. Amerikanisches Getreide sei in Havre billiger zu haben, als das französische. Ebenso wäre die Viehzucht bedroht. Specifische Zölle für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse in der Höhe von 10 % würden dem abhelfen.

Den gröſsten Einfluſs auf die abgegebenen Antworten hatte sicherlich die gewaltig angeschwollene Schutzzollagitation in allen Gegenden Frankreichs. Wie in Deutschland traten zu dieser Zeit auch in Frankreich die agrarischen und industriellen Schutzzöllner zusammen, um durch ihre Koalition zum Siege zu gelangen. Die „Genossenschaft der französischen Industrie für die Verteidigung der Arbeit“ hielt mit dem „Bund der Landwirte Frankreichs“ eine gemeinsame Versammlung ab, in der man sich über ein gemeinschaftliches Programm verständigte. Gegen dieses Vorgehen bildete sich eine freihändlerische Liga, die „Genossenschaft für die Verteidigung der Handels- und Industriefreiheit und für die Aufrechterhaltung und Entwicklung der Handelsverträge“.

Beide Richtungen suchten natürlich die Kommission, in der sich zwei fast gleiche Parteien gegenüberstanden, zu beeinflussen, doch kam die freihändlerische Auffassung weniger zur Geltung, weil ihre Anhänger das Schwergewicht auf theoretische Fragen legten, deren Erörterung in der Kommission verpönt war.

Neben der Hauptenquete fanden noch zwei Sonderuntersuchungen statt 1. durch den Präsidenten und die beiden Vicepräsidenten und 2. durch die für jedes Kapitel des Tarifs

eingesetzten Berichterstatter. Diese reisten in die Industriemittelpunkte, um sich persönlich mit allen Einzelheiten vertraut zu machen, sich in die Leiden der verschiedenen Gewerbe hineinzuleben und dann gewissermafsen für ihr eigenes Leid zu kämpfen.

Jedenfalls durfte Malézieux, der Generalberichterstatter, mit vollem Rechte am Schlusse seiner Arbeit sagen: „Man kann von der Enquete von 1878 versichern, dafs sie die vollständigste, die praktischste, die am besten kontrollierte, mit einem Wort die ernsteste gewesen ist, die jemals stattgefunden hat.“

2. Die Kommissionsberichte.

Ein wenig beeinträchtigt war die Arbeit der Kommission vielleicht durch den mehrmaligen Wechsel im Vorsitz, während zugleich die Leitung des Handelsministeriums in andere Hände überging.

Zuerst bekleidete der Schutzzöllner Jules Ferry (republ. Linke) das Amt des Präsidenten der Kommission. Zu Vicepräsidenten waren der Freihändler Tirard (Linke) und der gemäfsigte Protektionist Malézieux (linkes Centrum) erwählt worden. Bald darauf übernahm Jules Ferry ein Ministerportefeuille. Der an seine Stelle tretende Tirard legte nach einiger Zeit gleichfalls sein Amt nieder, um der Nachfolger Teisserenc de Borts und Lepères im Ministerium für Landwirtschaft und Handel zu werden. An die Spitze der Kommission wurde nun Malézieux gerufen. Auch andere Mitglieder der Kommission sahen sich im Laufe der politischen Ereignisse zum Ausscheiden genötigt und mufsten durch neu gewählte Deputierte ersetzt werden.

Das verzögerte die Arbeiten bedeutend. Die Regierung und der Kammerpräsident mufsten des öfteren die Kommission zur schnelleren Förderung ihrer Aufgabe mahnen. Man war obendrein, wie oben geschildert, durch die Verfallszeit der Handelsverträge in eine schwierige Lage gekommen und hatte doch die Absicht, erst nach der Annahme des Generaltarifs an neue Verträge heranzugehen.

Endlich, am 20. Dezember 1879, lagen der Kammer an 50 Sonderberichte der einzelnen Kommissionsmitglieder vor. Einige Zusatzberichte erfolgten noch im Laufe des Januar 1880.

Die gesamte Textilindustrie mit Ausnahme der Seidenfabrikation beherrschte der Führer der Schutzzöllner, der Abgeordnete Méline (republik. Union), als seine Domäne. Aber auch für Garne aus Seidenabfällen hatte er einen Specialbericht verfafst.

Getränke jeder Art behandelte Maurice Rouvier (republ. Union); sonst sind noch als Verfasser einer ganzen Reihe von

Berichten Jametel (Linke) und Garrigat (gemäßs. Republikaner) zu nennen.

Der Vorsitzende, Malézieux, schrieb dazu einen Generalbericht, welcher die Arbeit der Kommission in grofsen Zügen schilderte. Die leitende Anschauung gab Malézieux in folgenden Worten wieder: „Der Generalbericht würde nicht das getreue Echo dessen, was im Busen der Kommission gesagt ist, sein, wenn er eine Darlegung ökonomischer Lehrmeinungen unternähme, wenn er die Domäne der Theorie und spekulativer Gedankengänge beträte, während die Kommission es doch beabsichtigte, sich auf den Boden der Thatsachen und Erfahrungen zu stellen und sich in Wahrheit darauf gehalten hat."

Nach der öffentlichen Enquete hatte sich die Kommission zunächst die Frage vorgelegt: Soll der neue Tarif autonom sein oder durch Handelsverträge geändert werden können?

Gegen die Verträge führte man folgende Argumente ins Feld: Der Staat wird durch Verträge in seiner Freiheit beeinträchtigt. Schwerwiegende Irrtümer im Tarif können nicht berichtigt werden. Krisen, die im Ausland durch Überproduktion eintreten, wirken auch auf Frankreich, weil die im Preis gesunkenen Waren über die offenen Grenzen ins Land strömen. Die Stabilität des Handels kann durch einen autonomen Tarif ebenso gut garantiert werden. Gerade durch die Verträge ist die Stetigkeit der Handelsbeziehungen bedroht, weil jeder neue Vertrag den Zolltarif ändert. Durch die Verträge ist auch die Thätigkeit des Parlaments lahmgelegt; es kann die Regierungsvorlagen nur im ganzen annehmen oder verwerfen.

Für die Verträge äufserte man: Frankreich kann sich nicht isolieren. Es mufs sogar neue Beziehungen anknüpfen, um seinen Export zu entwickeln. Auch unter der Herrschaft der ausgesprochensten Anhänger des Schutzzolls hätte bisher das Land niemals die Verträge verworfen.

Das gab den Ausschlag. Man lehnte gegen Ende der Diskussion, weil die Frage der Entwicklung des Aufsenhandels sich nicht umgehen liefs, einen Antrag Waddington, zwei Tarife herzustellen, einen Minimaltarif für die meistbegünstigten Nationen und einen Maximaltarif für die übrigen, ab. Es sprach auch der Grund mit, dafs sich dieses Tarifsystem in anderen Ländern nicht bewährt hatte. Man blieb also bei den Verträgen. „Aber," heifst es im Generalbericht, „damit eine Regierung unter guten Bedingungen verhandeln kann, braucht sie einen Ausgangspunkt und eine Grundlage, die beide sehr fest sind; sie braucht eine Stütze und Verteidigungswaffe in einem weise zusammengestellten Generaltarif. Deshalb ist es nach aller Logik des gesunden Menschenverstandes

dringend notwendig, dafs der Tarif den Verträgen vorangeht und nicht aus ihnen folgt".

Darin war die Kommission in Übereinstimmung mit der neuen Regierung.

Es handelte sich nun darum: Sollte man ein Minimum festsetzen, unter das die Verträge nicht gehen können, oder ein Maximum, das Konzessionen gestattet, oder alles beides? Ein Minimum war jedenfalls gefährlich, weil die fremden Staaten dann sofort dies Minimum verlangt haben würden oder, falls es ihnen zu hoch war, Einspruch erhoben hätten. Man beschlofs schliefslich weder ein Maximum, noch ein Minimum, sondern einen Generaltarif, nicht zu tief, damit die Industrie bestehen könne, nicht zu hoch, damit auch der fremde Wettbewerb wirke und die Konsumenten, wie der Staat, sich dabei gut ständen.

In Wahrheit war das Werk der Kommission natürlich doch ein Maximaltarif; man benannte ihn nur anders, weil einige Industrieen ihre Schutzzölle für Minima und demgemäfs den Tarif als Minimaltarif ansahen.

Für die Beibehaltung des alten Generaltarifes erhob sich keine Stimme. Auch die Protektionisten verlangten zumeist die Festlegung des herrschenden Vertragstarifes, oft ohne Erhöhung, oft mit den 24 % der Regierung, oft mit einem höheren Zuschlag.

Man rechtfertigte die Zollerhöhungen durch allgemeine Erwägungen. Von dem Zeitalter der allgemeinen Weltverbrüderung wäre man noch weit entfernt. Daher müsse man die Gewerbe gegen den Einfall der fremden Erzeugnisse verteidigen. Die genauesten Untersuchungen hatte man denjenigen Industrieen zu teil werden lassen, welche die meisten Arbeiter beschäftigen. Der Grundsatz der Berücksichtigung der nationalen Arbeit war überhaupt ausschlaggebend. Deshalb fafste man besonders den Standpunkt des Produzenten ins Auge. Malézieux begründete das damit, dafs die wenigsten Konsumenten nicht zugleich Produzenten wären. Man kann gewifs mit gleichem Recht sagen: Kein Produzent ist nicht zugleich Konsument.

Im einzelnen hatte man sich durch folgende Beweggründe leiten lassen:

Die Landwirtschaft liefert die Rohstoffe für die Industrie und die Lebensmittel, beides aber nicht in so ausreichender Menge, dafs Frankreich den Import entbehren kann. Ihre Produkte erhielten deshalb die niedrigsten Zölle. Die Agrarier hatten allerdings gehofft, mehr durchzusetzen, und auch die industriellen Schutzzöllner gedachten, ihnen zum Teil nachzugeben, um so die Stimmen der Landwirte wieder für ihre Forderungen zu gewinnen. Aber die Regierung trat diesem Handel energisch entgegen. Sie drohte sogar, an dieser Frage den ganzen Tarif

scheitern zu lassen. Andererseits konnte man in der That auch nicht die von der Landwirtschaft erzeugten Rohstoffe, wie Wolle, Seide, Lein und Hanf, treffen, ohne das berüchtigte drawback wieder einzuführen. Während die Kommission hierin also nachgeben mufste und auch für Getreide nur eine einfache Bilanzabgabe festsetzte, konnte sie für einige wenige Agrarprodukte doch noch stärkere Zölle beschliefsen. Dazu gehören rohe Felle, Fette und Talg, welche die Regierung zollfrei gelassen hatte und die jetzt 10 % entrichten sollten. Man erhöhte ferner die Abgaben von Kühen, Widdern und Schafen, von Käse, Bauholz, Daubenholz, Hopfenstangen. Viel war das nicht. Dafür speiste aber Malézieux die Landwirtschaft mit dem schönen Titel: „Die erste der nationalen Industrieen" ab.

Bei allen Gewerben (einschliefslich der Landwirtschaft) hatte man einen genauen Vergleich mit dem Ausland, namentlich England, angestellt. Als Grundlage der Vergleichung dienten dabei folgende Gesichtspunkte:

1. stellte man die Transportkosten einander gegenüber; England war dabei durch seine billigeren Wasserstrafsen im Vorteil. — Weiter stellte man in Rechnung:

2. die Kosten der Kohle, dieses „Brotes der Industrie";

3. den Nachteil, welchen der Militärdienst mit seiner Inanspruchnahme der tüchtigsten Arbeiter und mit seinem störenden Eingreifen in die Ausbildung mit sich bringt;

4. die leichtere und schnellere Beschaffung von Kapitalien im Ausland;

5. die stabilere Entwicklung des Handels, der sich in England zwei Jahrhunderte hindurch ohne Störung emporschwingen konnte;

6. die Steuern, welche den Lebensunterhalt verteuern;

7. das Alter der Industrieen; die Baumwollenweberei und -spinnerei in England hat eine bedeutend ältere Geschichte als die des Festlands, und daher eine gröfsere Ausdehnung;

8. das Alter der Handelsbeziehungen Englands mit der ganzen Welt;

9. etwa eingetretene Änderungen in der Konkurrenz; früher war Schweden der drohendste Wettbewerber in Eisen, nach dem Aufkommen des stärkeren Kohlenverbrauchs traten an seine Stelle England, Belgien und Deutschland;

10. zog man die veränderte Handelspolitik Amerikas in die Betrachtung. Amerika war vordem Frankreichs bester Kunde, jetzt ein scharfer Konkurrent: durch die Billigkeit seiner Gerbstoffe für die Gerberei, durch seine Massenproduktionen für die Baumwollen-, Wollen- und Metallindustrie und für die Landwirtschaft.

Natürlich dachte die Kommission durchaus nicht daran, dem ultraprotektionistischen Amerika mit gleich hohen Zöllen

zu begegnen, sondern blieb ihm gegenüber noch möglichst liberal. —

Diese 10 Vergleichungspunkte führten dazu, Kompensationen für die Nachteile zu suchen, welche der Industrie durch die Überlegenheit des Auslands erwuchsen. Die höheren Kostenpreise sollten durch den Zolltarif ausgeglichen werden.

So hatte man für die Baumwollenindustrie zunächst die Zahl der Klassen vergröfsert und dann die Zölle bedeutend erhöht: für die einfachen, von der Weberei zumeist gebrauchten, ungebleichten Garne um 78 %, die anderen Kategorieen um 30, 40, 50, 60 %. Entsprechend ging man bei gebleichten und gefärbten Garnen vor.

Für die Gewebe schuf man ebenfalls eine genaue Klassifizierung. Gewöhnliche Stoffe sollten 50 %, feine 100, 150, 175 % mehr Abgaben bezahlen. Der alte Tarif war übrigens in dieser Hinsicht äufserst mangelhaft. Die dort festgesetzten unverhältnismäfsig berechneten Abgaben rechtfertigen die starke Erhöhung einigermafsen.

Für Lein, Hanf und Jute beschlofs die Kommission fast das Gleiche.

Für Wolle nahm sie gröfstenteils die Regierungsvorlage, also die Erhöhung von 24 %, an.

Die Zölle für Seidenabfallfabrikate sollten statt 75 cents und 1,20 fr. auf 1 kg jetzt 93 cents, 1,48 fr. und 2,48 fr. betragen.

Bei den Metallwaren steigerte man den Zollschutz für Draht; die von der Regierung angeordnete Gleichsetzung der Räder aus Stahl und Schmiedeeisen verwarf man. Stahlräder wurden mit 7,50 fr. statt mit 6 fr. belegt. Man erhöhte ferner die Zölle von Artikeln aus Gufseisen, von Hausgeräten, Nähmaschinen, Nägeln, Plättbolzen, Schraubenmuttern und anderen Geräten.

Unter den übrigen Industrieen sind noch von Wichtigkeit die Erhöhungen der Zölle von Papier, präparierte Häute, Uhren, Flaschen, gereinigte Mineralöle, Stärkemehl. Man beschlofs ferner einen Zuschlag von 10 cents. auf die Tonne von Kohlen; aber nur, um damit anzudeuten, dafs der Kohlenzoll durch einen neuen Handelsvertrag keinesfalls erniedrigt werden dürfe.

Von den Ausfuhrzöllen hatte man nur die Abgabe von 6 fr. für Hunde starker Rasse stehen lassen, weil diese nur dem Schmuggel dienten. Die Forderung der Regierung von Lumpen und Papierhalbzeug lehnte man ab.

Die weiteren Tarifbestimmungen, welche die zeitweiligen Zulassungen, die drawbacks, Entrepotzuschläge und das den Kolonieen gegenüber zu beobachtende Zollverfahren betrafen, nahm man zumeist nach dem Regierungsentwurf an.

Ein anschauliches Bild von der Arbeit der Kommission giebt eine von Fournier de Flaix im Februar 1880 im Journal des Économistes unternommene vergleichende Zusammenstellung der wichtigten Zölle des alten Konventionaltarifs, des Regierungsentwurfes und des Kommissionstarifes mit den Zöllen des konkurrierenden Auslands. Ich entnehme diesem Aufsatz[1] folgende Tabellen, denen ich zum weiteren Vergleich noch die Angaben des alten französischen Generaltarifs hinzufüge. Die Tabellen berücksichtigen besonders die Textilindustrie, die ja in dem ganzen Kampf die erste Stelle einnahm und die höchsten Schutzzölle zu erstreiten hoffte.

1. Baumwollengarne, einfach, roh; Zölle auf 100 kg.

Österreich	3 Kategorieen	12 fr.; 20 fr.; 30 fr.		
Deutschland	2 „	15—45 fr.; 18,75—48,75.		
Spanien	2 „	135 fr.; 189 fr. (von Nr. 35 an).		
Belgien	6 „	von 15 bis 40 fr.		
Rufsland	1 „	79,36 fr.		
Schweiz	1 „	4 fr.		
Italien	4 „	20—28 fr.		
Vereinigte Staaten	4 „	114 fr.; 229 fr.; 343 fr.; 457 fr.		
England	0 „	frei.		
Frankreich	15 „			
	Alter Generaltarif.	Konventionstarif.	Regier.-Tarif.	Kommissionstarif.
	Verboten	15 bis 300 fr.	18,60 bis 372 fr.	18 und 24 bis 450 fr.

Die Zölle der Vereinigten Staaten erreichen hiernach allein eine gröfsere Höhe, als die in Frankreich geplanten. Für billigere und mittlere Sorten sind auch die Abgaben Rufslands und Spaniens höher. Zu den Tarifen der Vereinigten Staaten ist aber noch zu bemerken, dafs diese zugleich für gefärbte und gezwirnte Garne gelten, während die anderen Staaten einen Zuschlag darauf erheben; Frankreich von 35%.

2. Gewebe aus reiner Baumwolle, ungefärbt; auf 100 kg.

Österreich	4 Kategorieen	80 fr.; 100 fr.; 125 fr.; 150 fr.
Deutschland	4 „	100 fr.; 125 fr.; 150 fr.; 237,50 fr.
Spanien	2 „	200 fr.; 225 fr.;
Italien	6 „	57 fr.; 64 fr.; 66 fr.; 75 fr.; 80 fr.; 100 fr.
Schweiz	1 „	4 fr.
Rufsland	4 „	274 fr.; 371 fr.; 488 fr.; 1074 fr.
Vereinigt. Staat.	6 „	30—50%

[1] Fournier de Flaix, L'enquête industrielle et le projet du tarif général, Journ. d. Écon., Februar 1880, S. 224—258.

Frankreich	8 Klassen zu je vier Kategorieen			
	Alt. Generaltarif	Konvent.-Tarif	Regierungs-Tarif	Kommissions-Tarif
1. u. 2. Klasse	verboten	50—80 fr.	62—90 fr.	65—150 fr.
3. u. 4. „	„	60—200 fr.	74—248 fr.	95—265 fr.
5. u. 6. „	„	80—300 fr.	90—372 fr.	120—360—520 fr.
7. „	„	80—300 fr.	90—372 fr.	220—740 fr.
8. „	„	15 %	682 fr.	360—750—900 fr.

Also abgesehen vom alten französischen Generaltarif hat nur Rufsland höhere Zölle, als Frankreich.

3. Andere Baumwollengewebe, auf 100 kg (nur Durchschnittszahlen).

Vier bekanntere Typen von den 32 aufgestellten:

	Frankreich				Deutschland	Österreich	Rufsland	Italien	Spanien	Schweiz
	Alter Generaltarif	Konventionstarif	Regierungstarif	Kommissionstarif						
		%	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Posamentierwaren	verbot.	15	235	235	150	175	440	—	—	16
Spitzen	„	5	495	495	312,50	375	391—1954	300	625	16
Stickereien . .	„	10	620	1000	312,50	375	391—1954	300	300	16
„ m. Seide	„	15	620	2000	—	375	586	500	300	16

Nur Rufsland hat meistens höhere Tarife, Spanien in Spitzen.

4. Wolle und Lein (auf 100 kg).

	Wolle (fr. oder %)				Lein (fr. oder %)				
	Garne		Gewebe		Garne		Gewebe		Spitzen
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.
Frankreich:									
General-T. .	verbot.	verboten	verboten	verboten	205,92	47,42	582,82	74,88	—
Konvent.-T.	215	10	10 %	10 %	100	15	300	5-28	—
Regier.-T. . .	270	12,40	620	124	248	18	390	6-34	—
Komm.-T. . .	270	31	620	124	200	20	400	45	500
Deutschland	30	2,50	562	3,75	45	3,75	150	7,50	750
Österreich .	30	3,75	375	22	30	3,75	300	30	375
Rufsland . .	100	100	2930	215	97	97	625	147	2930
Spanien . . .	210	120	500	125	122,50	27,40	1250	100	—
Italien. . . .	75	50	300	150	34	11,50	130	23	250
Belgien . . .	30	20	260 (10 %)	260 (10 %)	frei	frei	5 %	5 %	10 %
Schweiz. . .	7	4	30	7	7	0,60	16	1	50
Ver. Staaten	572	229	50 %	50 %	40 %	25 %	40 %	30 %	—

In Garnen von Wolle und Lein haben nur die Vereinigten Staaten höhere Abgaben als Frankreich; die Minimalzölle in diesen Rubriken werden auch noch von Rufsland und Spanien übertroffen. In Wollgeweben folgt Frankreich hinter Rufsland und den Vereinigten Staaten. In Leingeweben hat vor diesen Ländern Spanien die höchsten Zölle. In Spitzen wird Frankreich von Rufsland und Deutschland übertroffen.

5. Kohle und Metalle (fr. auf die Tonne).

	Kohle	Gufseisen	Schmiedeeis. (Räder)	Stahl (Räder)	Blech
Österreich	frei	12,50	62,50	87,50	100
Deutschland	„	12,50	18,75	18,75	37,50
Belgien	„	10	5	10	8
Spanien	„	23,10	75	75	75
Italien	„	frei	30	30	30
Rufsland	„	12,20	48,80	48,80	122
Schweiz	„	6	20	20	20
Vereinigte Staaten	„	36	41	41	125
Frankreich:					
Alter General-T.	1,25	49,90-87,40 od. verboten	124,80-174,70	374,40	249,60
Konventional-T.	1,20	20	60	90	100
Regierungs-Entw.	1,20	20	60	90	100
Kommissions-T.	1,30	20	60	90	100

Kohle wird allein in Frankreich verzollt.

Für Gufseisen haben höhere Zölle: Spanien und die Vereinigten Staaten; für Schmiedeeisen haben höhere Zölle: Spanien und Österreich. In Stahl ist Frankreich am höchsten, in Eisenblech folgt Frankreich hinter Rufsland und Nordamerika.

6. Nahrungsmittel (fr. auf 100 kg)

	Weizen	Hafer	Mais	Ochsen (Kopf)	Hammel (Kopf)	frisch. Fleisch	gesalz. Fleisch	Wein (hl)	Trock. Früchte	Käse
Österreich	frei	frei	frei	10	0,75	—	—	30	15	11
Deutschland	1,25	1,25	0,62	25	1,25	15	25	30	30	25
Spanien	4,32	3,20	3,20	9	0,96	—	—	6	2,50	36
Italien	14	11,50	11.50	7,50	0,20	—	—	5,77	10	8
Rufsland	frei	frei	frei	frei	frei	—	—	56	24	16
Schweiz	0,30	0,30	0,30	0,50	0,10	—	—	3	1,50	4
Belgien	frei	frei	frei	5,40	0,54	—	—	25	15	frei
Vereinigte Staaten	3,53	1,75	1,75	20 %	20 %	—	—	55	29	46
Frankreich:										
Alter General-T.	0,62	frei	frei	3,74	0,31	0,62	4,62	5,20	frei od. 0,31	7,49 od. 18,72
Konventional-T.	0,62	„	„	3,60	0,31	frei	4,60	3,50	frei od. 0,30	3
RegierungsEntw.	0,60	„	„	6	0,50	1,50	4	4,50	6	5
Kommiss.-Entw-	0,60	2	2	6	1,50	1,50	4	4,50	6	6

7. Verschiedene Produkte (fr. auf 100 kg).

	Lokomotiven	Werkzeuge	Messerwaren	Kunsttischlerwaren	Spielwaren	Flaschen	rohe Häute	verarb. Felle	Nadeln	Nähmaschinen	Porzellan	Schuhmacherwaren	Kleider	Möbel	Schreibpapier	Parfümerieen	Seifen	Schwefelsäure
Frankreich:																		
Alter General-Tarif	49,92	62,40	verbot.	verboten od. 499,20	99,84	—	frei	verbot.	998,40	—	204,67	verboten	frei	18,72 %	99,84	36,40	ver-bot.	51,17
Konventional-Tarif	10	10	15 %	10 %	10 %	1,30	frei	60	200	6	10 %	10 %	frei	10 %	8	10	6	5 %
Regier.-Entwurf	10	10	124—620	180—1240	37—74	1,60	frei	74,40	248	6	12,40	0,62—1,24	frei	7	9,72	10	6	0,74
Kommissions-Tarif	10	10	124—620	190—1250	60	3	12	80	350	20	12,40	0,80—1,75	frei	10	11	12	6,25	0,75
Österreich	10	5	20—30	30—125	7—125	3,75	frei	20	75	10	30	65	20 % zu den Gewebezöllen	7,50	7,50	60	6,25	1,25
Deutschland	10	12,50	12,50	250	12,50	3,75	frei	22,50	75	10	17,50	62,50	187—1125	12,50	12,50	125	12,50	frei
Rufsland	18,30	24,40	126—293	320—1074	320	12,30	frei	107—195	480	frei	97	53	35 %	6,10	48	100-700	24	7,30
Italien	8	12	25	120	9—120	3	frei	25—60	—	6	12	70—110	10 % zu den Gewebezöllen	7,50	10	60	6	0,50
Spanien	2	24	25	75	75	7,50	12,60	125	—	—	52	87,50	50 % zu den Gewebezöllen	20	30	20	17,50	2,20
Schweiz	4	2	16	16	16	1,50	0,60	4	16	4	16	16	16—30	4	7	30	1,50	1,60
Belgien	4	4	10 %	10 %	10 %	10 %	8,10	30	10 %	4	10 %	10 %	10 %	10 %	4	10 %	6	frei
Verein. Staaten	35 %	35 %	35 %	35 %	35 %	30 %	frei	10—35%	35 %	35 %	45 %	35 %	30—60 %	10 %	25 %	50 %	25 %	frei

Frankreich ist nach Tabelle 6 (S. 122) in seinen Agrarprodukten auch nach den Kommissionsbeschlüssen im allgemeinen liberal.

(Tabelle 7; siehe vorige Seite.)

Abgesehen von dem amerikanischen Tarif ist Frankreich in den Zöllen für Messerwaren, Kunsttischlerwaren, Spielwaren, verarbeiteten Fellen und Nadeln nur von Rufsland teilweise erreicht oder überholt. Sonst hat es gegenüber dem Ausland gröſstenteils gleiche oder gar geringere Zölle. —

Ich kehre nun wieder zu der Arbeit der Tarifkommission zurück, um noch einige wenige Abänderungen des Regierungsentwurfes zu besprechen.

In den Gesetzestext hatte die Kommission insofern eine Änderung gebracht, als sie den Artikel IV der Regierung, welcher die 24 % Zuschlag für die meisten Produkte enthielt, fortlieſs, weil dieser dem Tarif leicht den Charakter eines Maximal- und Minimaltarifs (mit und ohne 24 %) geben konnte. Man schrieb die 24 % direkt in die einzelnen Positionen hinein.

Das Verlangen der Regierung, Länder, deren Zolltarif Frankreich mit mehr als 20 % traf, mit 50 % statt mit 24 % zu belasten, ging der Kommission zu weit. Sie änderte den betreffenden Artikel dahin, daſs die Regierung die Vollmacht erhalten sollte, in einem solchen Falle die Zölle nach ihrem Belieben bis zu 20 % zu erhöhen.

Die Kommission nahm schlieſslich noch eine vereinfachte Zählung vor. Statt der 1200 Positionen des Regierungstarifs gab sie nur etwa 650, wobei einige Nummern mehrere Artikel derselben Art umfaſsten.

V. Kapitel.

Der Tarifentwurf in der Kammer.

1. Generaldiskussion.

Die Beratung der Kommissionsvorschläge begann am 31. Januar 1880 mit der Rede des Ministers für Handel und Landwirtschaft, Tirard, des Mannes, welcher das eigentliche Verdienst um das Zustandekommen des Generaltarifs hatte. Die Generaldiskussion dauerte bis zum 23. Februar.

Der Minister betonte in seinen einleitenden Worten die Wichtigkeit des Werkes und brachte sofort die entschiedene Ansicht der Regierung zur Geltung, daſs sie den Anträgen der Kommission zu allermeist nicht zustimmen könne, sondern eine liberalere Gestaltung der Zollpolitik wünsche.

Tirard gab in groſsen Zügen einen Rückblick auf die Handelspolitik seit 1791, dem Jahre der Zollvereinigung sämtlicher französischer Landesteile. Der Tarif von 1791 war

verhältnismäſsig liberal. Erst die Verstimmungen mit England, welche zur Kontinentalblockade des Jahres V führten, brachten dann die Prohibitionen, welche zum Teil noch bis in die jüngste Zeit im Generaltarif vorhanden waren. Die Folge des Schutzzollsystems des ersten Kaiserreichs war der Niedergang der französischen Industrie. Die Restauration konnte die eingeschlagene Bahn nicht wieder verlassen, weil die öffentliche Meinung durchgehends protektionistisch war. So heiſst es in einem Bescheid der Kammer von Rouen: „Die Prohibition ist ein politisches und sociales Gebot. Vom Fabrikanten, der alle Geldmittel angewandt hat, um ein Etablissement zu errichten, bis zum Arbeiter, welcher darin ein Existenzmittel für sich und seine Familie findet, nimmt jeder, und unzweifelhaft aus gutem Grunde, das Recht für sich in Anspruch, ausschlieſslich für die Konsumtion des Landes, welches er bewohnt, die Lieferungen zu übernehmen.“

Die Revolution von 1830 machte jedem Versuch einer Zollermäſsigung, zumal für die Rohstoffe, ein Ende. Auch die Julimonarchie war nicht mächtig genug, um den Interessentenring, der sich zur Aufrechterhaltung des Tarifs gebildet hatte, zu durchbrechen, und zwar trotz der gröſsten Anstrengungen des Handelsministers Duchâtel im Jahre 1832 und des gewiſs wirtschaftlich nicht liberalen Thiers. Der damals schon ins Feld geführte sociale Gesichtspunkt, daſs die unteren Klassen ihren Lebensunterhalt möglichst billig erwerben müſsten, schlug nicht durch, weil die Groſsindustriellen die politische Macht in den Händen hatten. Die Revolution von 1848 aber hatte keine Zeit, sich mit volkswirtschaftlichen Fragen zu beschäftigen.

Erst Napoleon III. gelang es, mit Umsicht und Willenskraft die nötig gewordene Zollreform zum Abschluſs zu bringen. Dieses für die französische Volkswirtschaft überaus heilsame Werk galt es jetzt zu verteidigen.

Tirard führte als wichtigste Konsequenz der liberalen Tarife das Anschwellen des auswärtigen Handels seit 1860 an. Warum gäbe man denn so gewaltige Summen aus, um die einzelnen Staaten miteinander in Verbindung zu setzen, für Tunnelbauten, Brücken und dergleichen? Doch nicht, um den Warenverkehr an der Grenze wieder durch Zollschranken aufzuhalten.

„Sie haben,“ meinte der Minister, „ein viel einfacheres Mittel, als Zölle zu schaffen; das ist, den Mont-Cenis-Tunnel zu schlieſsen und so die Waren zu zwingen, über den Berg hinüber zu wandern.“

Er ging dann die Einzelforderungen der Industrieen durch. — Die Baumwollenindustrie glaube im Kampf mit England zu unterliegen. Der Tarif könne aber nicht erhöht werden. Der Regierungsentwurf hätte schon 15 Nummern bei

den Baumwollgarnen unterschieden; Italien besäfse nur 7, Deutschland 6, Belgien 5, England gar keine. Die Kommission hätte nun aber 19 vorgeschlagen. Méline behaupte in seinem Bericht die Abhängigkeit der Baumwollenfabrikate vom englischen Markte. Das träfe nicht zu. Frankreich bezöge jährlich für 50 Mill. fr. Baumwolle mehr, als es überhaupt gebrauche. Es arbeite für den Export. Die Zunahme des Imports sei durch den Verlust Elsafs-Lothringens mit 1 700 000 Spindeln zu erklären. Die Fabrikate dieser Provinz drängen jetzt in Frankreich ein.

Natürlich könne er die Arbeit der Kommission nicht flüchtig nennen; aber das Werk des Oberhandelsrats sei gewifs auch mit gröfster Sorgfalt angefertigt. Die von diesem beschlossenen Erhöhungen von 24 % brächten eine genügende Kompensation. Vor 1876 hätten die Vertreter der Baumwollenindustrie gesagt: „Wenn Sie die gegenwärtigen Tarife aufrechterhalten, wenn Sie daraus die Grundlage der internationalen Verträge machen, so glauben wir, dafs Sie ein ausgezeichnetes Werk schaffen werden.“

Méline meine nun, die Situation hätte sich geändert, die Einfuhr wäre gestiegen. Tirard bestritt dies. Nach anfänglichem Steigen: 1875 für 42½ Mill. fr. Baumwollgarne,
1876 „ 46 „ „ „
wäre sie 1879 auf 33 Mill. fr. gesunken. Aber die Einfuhr sei überhaupt kein Zeichen von Inferiorität. Nur die Steuern, welche aber bereits ermäfsigt wären, drückten noch auf die Industrie. Im grofsen und ganzen wäre ihre Lage besser geworden. Tirard bat also, es bei den Vorschlägen Teisserenc de Borts mit den 24 % Erhöhungen zu belassen.

Hinsichtlich der Metallindustrie, die schon immer mit etwa 40 % geschützt war, konnte er sich eine Mehrforderung überhaupt nicht erklären. Eine Abgabe von 60 fr. für die Tonne Schmiedeeisen wäre hoch genug. Der Antrag auf 70 fr. sei ihm unverständlich. Man sehe sich doch die Millionäre an, welche die Hochöfen betrieben! Vor dem Oberhandelsrat hätten diese sogar einer Erniedrigung zugestimmt, besonders auf Bessemerstahl für Räder. Warum sollte man royalistischer sein als der König und den Interessenten mehr geben, als sie verlangen?

Eher könne die Landwirtschaft sich beklagen. Sie sei sicher aller Sympathieen würdig. Aber auch ihre Lage hätte sich seit 1860 nicht verschlechtert, da die Konsumtion sich um 30 %, die Produktion aber nur um 25 % vermehrt habe. Zur Zeit der gleitenden Skala (échelle mobile [Einteilung des Landes in Zonen; alljährliche Festsetzung der Getreidezölle in diesen nach den Marktpreisen bestimmter in denselben gelegener Städte]), also in der gepriesenen Zeit vor Napoleon III., wären die Getreidepreise viel tiefer gewesen. Heute betrügen

sie 21—25 fr., während sie damals nur 14 fr. erzielt hätten. Doch wären zu jener Zeit auch plötzliche Steigerungen auf 35 und 38 fr. (1846 und 47) eingetreten. Das sei glücklicherweise nicht mehr möglich, weil die Produktionsländer sich vermehrt hätten. — Auch die Viehzölle könnten keine Erhöhung erfahren, weil nur der Zwischenhändler Vorteil davon hätte.

Für Wolle fürchte man die Konkurrenz Südamerikas und Australiens. Aber eine Arbeit der Handelskammer in Reims bewiese, dafs stets bei einem Nachlassen der Einfuhr ein Sinken der Wollpreise, dagegen bei steigender Einfuhr auch ein steigender Export von Geweben und eine Erhöhung der Preise eingetreten seien. Die fremde Wolle mache also der nationalen keine Konkurrenz, sondern helfe nur der nationalen Arbeit, sich zu entwickeln.

Die Hammelzucht, behaupte man, sei zurückgegangen. Für die Kopfzahl gab Tirard dies zu, und zwar für 7—8 oder gar 11 Mill. Köpfe. Dafür lieferten diese Hammel aber fast eine Million Kilogramm Fleisch mehr als früher. Es gäbe also weniger, aber besser genährte Tiere. Statt der Wollschafe züchte man Fleischschafe, und zwar letzteres trotz der amerikanischen Konkurrenz. Für den amerikanischen Export nach Europa, gäbe man an, sollten 300 Schiffe unterwegs sein, die sich besonders nach England wandten. Eine Gefahr für die Fleischeinfuhr sei aber nicht vorhanden. Diese hätte sich im Gegenteil verringert. In jedes Land käme nur soviel, als seinem Bedürfnis entspräche. Die Einfuhr von Grofsvieh hätte in Frankreich 1878 305 792 Köpfe, 1879 nur 253 407 Köpfe betragen. Die ausländische Konkurrenz könne also schwerlich die Preise drücken.

Der Hauptgrund für die Leiden der Landwirtschaft liege in den schlechten Ernten seit zwei Jahren, die eine gröfsere Einfuhr natürlich unausbleiblich machten. Pouyer-Quertier habe aber Unrecht, wenn er durch seine Agitationsreden im Lande verbreite, dafs die Landwirtschaft von Grund aus ruiniert sei. Die Regierung würde selbstverständlich für ihre zeitweilige Notlage mit Linderungsmitteln eintreten, sie dächte aber an andere Abhilfen. Es würde z. B. ein Projekt vorbereitet, 7000 ha Landes in Hérault und La Haute-Garonne zu berieseln. Kanäle sollten angelegt, der landwirtschaftliche Unterricht gehoben werden, und anderes. Die Viehzucht sei dadurch etwas eingeschränkt worden, dafs viele grofse Latifundien aufgeteilt seien. Auf den kleinen Parzellen könne man nicht eine so ausgedehnte Viehzucht betreiben. Dafür werde aber die algerische Viehzucht binnen kurzem aufblühen. —

Der Minister ging nun zur Frage der Handelsverträge über. Er entrollte zunächst ein Bild des französischen Aufsenhandels. Die Einfuhr betrug im Jahre 1878:

	2259½ Mill. fr.	Industrierohstoffe
	1492½ „ „	Verzehrungsmittel
	394 „ „	Fabrikate
Summa	4146 Mill. fr.	

Die Ausfuhr betrug in demselben Jahre:

	1560,7 Mill. fr.	Verzehrungsmittel
	1674,9 „ „	Fabrikate
Summa	3235,6 Mill. fr.	

Davon zeigte der Handel mit England folgende Zahlen:
Ausfuhr nach England 1000 Mill. fr., davon 491 Mill. fr. Fabrikate;
Einfuhr von „ 576 „ „ „ 243 „ „ „

Der Handel mit England sei also für Frankreich nur vorteilhaft gewesen, und es wäre durchaus verkehrt, auf Verträge überhaupt zu verzichten.

Das lehre das Verhältnis zu Amerika, mit dem Frankreich keinen Vertrag besäſse; nach dem Secessionskriege hätte sich die französische Ausfuhr dorthin wegen der hohen Tarife vermindert.

Man sage nun, eine Nation, die Selbstachtung besäſse, müsse Herrin ihrer Tarife und nicht vom Ausland abhängig sein. Aber man erwäge doch die Vorteile dieser Bindung der auswärtigen Politik! Die Handelsverträge gäben den Unternehmungen der Kaufleute erst die notwendige Stetigkeit, weil die Kontrakte ihnen für eine feste Zeit gewisse Absatzmärkte sicherten. Gerade die Klausel der Meistbegünstigung sei das wesentliche am Handelsvertrag. Was nütze ein Vertrag mit einem anderen Land, wenn man wisse, daſs ein drittes Land günstiger gestellt sei? Alle civilisierten Länder suchten solche Bande zu knüpfen. Die Regierung verfolge das Ziel, Frankreich vorwärts schreiten zu lassen, ohne gewagte Sprünge nach der Seite des Freihandels oder des Schutzzolls, sondern unter der Aufrechterhaltung des status quo. Die Kommission wäre ja auch zum groſsen Teil liberal gesinnt. Eine Verständigung mit der Regierung dürfte also leicht sein.

Die wirtschaftliche Lage des Landes hätte sich seit 30 Jahren durchaus gehoben. Mit Entrüstung wies Tirard die Verbreitung der gegnerischen Auffassung zurück. Warum kaufe denn England so viel von Frankreich? — Weil es seinen Vorteil dabei finde. Dem Gewicht des fremden Wettbewerbs würde Frankreich noch lange nicht unterliegen. Der Minister schloſs seine sehr beifällig aufgenommene Rede mit den Worten: „Ich bin überzeugt, wenn Sie die Vorschläge der Regierung annehmen, die auf die Erhaltung des status quo hinzielen, so wird dieses Land ihnen unaufhörlich dankbar sein; und es würde auf Sie erbittert werden, wenn Sie es zu einem Rückschritt verleiten würden.“

Der Führer der schutzzöllnerischen Gruppe in der Kommission, **Méline** (republ. Union), war dazu ausersehen, dem Handelsminister im Namen der Kommission zu antworten.

Er stellte dem ökonomischen System der Regierung das der Kommission gegenüber. Einen principiellen Gegensatz gäbe es nicht. Der Minister wäre wohl Freihändler, stelle sich aber auf den Boden der Thatsachen. Ebenso vertrete die Kommission zwar meist schutzzöllnerische Gedanken, scheue aber nicht vor dem Wahren in den Ideen der Handelsfreiheit zurück. Sie wollte „das ökonomische Regime suchen, welches am wirksamsten zu der Gröfse und dem Wohlstande Frankreichs beiträgt“. Danach sei eine Unterstützung der Arbeit sowohl, wie des Kapitals notwendig.

Die Regierung wolle einfach die Politik von 1860 weiterführen. Die Kommission bliebe auch noch auf dem Boden der Handelsverträge stehen; sie gehe nur einen Schritt weiter, ohne sich aber allzuweit von der alten Grundlage zu entfernen und ohne das Ideal der Schutzzöllner, die Schaffung eines Maximal- und eines Minimaltarifs autonomer Natur, zu verwirklichen.

Im Interesse der Industrie und des Exports hätten sie sogar die Rohstoffe zollfrei gelassen. Das schädige natürlich die Landwirtschaft, deren Lage sie mit ganz anderen Augen, als die Regierung, ansähen. Die kleinen Mittel Tirards, dem agrarischen Notstand abzuhelfen, wären ihm viel zu geringfügig. Sie hätten deshalb Zölle, aber nur mäfsige, eingeführt.

Ebenso nähmen sie einen anderen Standpunkt gegenüber der Industrie ein. Die alten Verbote des Generaltarifs und die Ausfuhrzölle hätten sie ja abgeschafft und auch das System des reinen Schutzes fallen lassen. Aber sie wollten der Industrie die Möglichkeit geben, den Wettbewerb des Auslands ertragen zu können; deswegen hätten sie sich von dem Gedanken der Kompensation der Preisdifferenzen durch den Zoll leiten lassen.

Man sollte sich nur die Baumwollindustrie ansehen. Ihre Leiter wären alles andere, als Millionäre. Manche hätten alles verloren und fristeten jetzt als Verwaltungsbeamte der Stadt Paris mit einem Gehalt von 1800 fr. jährlich ihr Leben. Überall hätten die Etablissements fünf- bis sechsmal den Besitzer gewechselt, und täglich wären Liquidationen zu verzeichnen.

Die Regierung hätte für kardierte Wollgarne den Zoll um 75 % erhöht, ihn für Baumwollgarne dagegen auf nur 46 % festgesetzt. Warum? —

Natürlich leugnete Méline nicht den Einflufs des Verlustes der Reichslande mit seinen 1,7 Millionen Spindeln und 30000 Webstühlen und deren damalige Konkurrenz. Aber diese Konkurrenz träfe doch nicht so sehr die Garne, als die

Gewebe. Ein Brief des Generalzolldirektors Amé an den ersten Vorsitzenden der Kommission Jules Ferry bewiese, dafs über das Elsafs und Belgien auch englische Ware eingeführt werde. England habe das Elsafs überflügelt. Die Kommission hätte darüber genaue Untersuchungen angestellt und sogar die Arbeiter gehört.

Tirard sage nun, Frankreichs Zölle wären höher als die jedes anderen Landes. Diese Ansicht sei nicht haltbar. Italien hätte höhere Abgaben, zum Teil auch Deutschland. Die vorgeschlagenen Zölle seien aufserdem doch nur Generaltarifzölle, die als Kampfmittel für die Vertragsverhandlungen dienen sollten.

Méline besprach sodann die Wirkungen der Politik von 1860. Seit 1870 wäre die französische Steuerlast um 750 Mill. fr. gewachsen, wenn auch in letzter Zeit Erleichterungen eintraten. Die französische Schuld wäre auf 26 Milliarden gestiegen. England habe während derselben Zeit seine Steuern, welche Arbeit und Produktion träfen, um 750 Millionen herabgesetzt. Also wäre Frankreichs Lage England gegenüber zu beklagen. Ebenso sei es mit den anderen Staaten. Die Konsumtionssteuern betrügen pro Kopf: in der Schweiz 0,35 fr., in Deutschland 6 fr., in Österreich-Ungarn 9 fr., in Belgien 9 fr., aber in Frankreich 26 fr. (Die Aufzählung der direkten Steuern unterliefs Méline.)

Méline warf vorübergehend einen Blick auf die Eisenbahnpolitik. Die Entwicklung der Industrie durch die Verbesserung der Kommunikationsmittel sei ja nicht zu leugnen. Aber das Monopol der grofsen Gesellschaften mache den Vorteil wieder zu nichte.

Dann gab der Redner eine Kritik der Verhältnisse des Aufsenhandels. Von der Freihandelspolitik hätte nur England einen Vorteil gehabt; sein Ausfuhrhandel hätte sich enorm gesteigert. Ebenso sei es mit Amerika. Dieses liefere den Beweis, dafs der Satz: „Ein protektionistisches Volk befindet sich in der Unmöglichkeit zu exportieren,“ grundfalsch ist. Auch Spanien, Italien, Österreich und Deutschland hätten ihre Tarife erhöht; Frankreich müsse sich dem anpassen, weil sonst die gesamte Ausfuhr Englands nach Frankreich ströme. Und das sei in der Zeit der Krisis gefährlich. Der Produktionsüberschufs der Baumwollenindustrie rühre vom Ausland her. Ebenso wäre die Juteeinfuhr von 305 000 kg im Jahre 1875 auf 2 696 000 kg im Jahre 1879 gestiegen. Repressalien habe die Ausfuhrindustrie durch Zollerhöhungen nicht zu befürchten, weil die übrigen Staaten doch selbst zur Schutzzollpolitik zurückgekehrt seien und Frankreich einen gleichen Schritt unmöglich übelnehmen könnten, während das dem Freihandel treue England an solche Mafsregeln gar nicht denke. Im übrigen dürfe man den Aufsenhandel auch nicht

gegenüber dem Verbrauch des Inlandes überschätzen. Den inneren Markt dem Absatz im Auslande zu opfern, wäre eine grofse Thorheit.

Die Politik Napoleons hätte ja auch mit der Öffnung des englischen Marktes unbestreitbare Vorteile gebracht; aber nur der persönliche Wille des Monarchen und der Einflufs weniger Leute hätten das Vertragssystem und den Konventionaltarif geschaffen. Eine Kontrolle durch die öffentliche Meinung hätte nicht stattgefunden. Welche Irrtümer wären dadurch ermöglicht worden! So wäre es gekommen, dafs einzelnen Industrieen das Lebenslicht ausgeblasen wäre, um dafür andere aufblühen zu lassen. Die Art des Vertragschliefsens allein begründe schon eine eingehende Revision. Durch die Erniedrigung der Zollschranken hätte sich ja im allgemeinen die Produktion gehoben. Aber die steigende Fabrikateinfuhr bedrohe sie wieder. Die Arbeitsgelegenheit vermindere sich mehr und mehr. Man sähe die Gefahr deutlich, wenn man das Verhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr vor und nach 1860 betrachte. Damals sei die Handelsbilanz mit dem Überragen der Ausfuhr günstig gewesen, jetzt sei sie ungünstig. Besonders träte dies in der Textilindustrie hervor. Solche Überschüsse der Einfuhr hielt Méline für direkte Verluste, und nicht, wie die Freihändler lehrten, für einen Gewinn. Wenn das Verhältnis sich so weiter entwickelte, könnte der im Konkurrenzkampf stehende Fabrikant nur noch zu einem Mittel seine Zuflucht nehmen, zur Herabsetzung der Löhne. Was nützte dem Arbeiter dann die Billigkeit des Lebensunterhalts, wenn er auch seine Einnahmen vermindert sähe?

Wie man Frankreich vor einiger Zeit vorgespiegelt hätte, es wäre die erste Militärmacht der Welt, so wolle man jetzt das wirtschaftliche Wohlergehen durch Reden beweisen. Die Kommission aber halte es für ihre Pflicht, diesem Bestreben gegenüber alle Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Lage ans Licht zu ziehen. —

Dem nachfolgenden Redner, Guyot (republik. Union), wollte das düstere Bild, welches Méline von dem Niedergang der Industrie gezeichnet hatte, nicht recht einleuchten, zumal die Kommission sich für die Beibehaltung der Handelsverträge ausgesprochen hatte. Guyots Besorgnis, dafs die Schutzzöllner aus dem neuen Tarif doch einen autonomen machen wollten, war jedenfalls nicht unberechtigt. Er betonte: „Das Regime des autonomen Tarifs würde ein tötlicher Streich für unsere Ausfuhrindustrie sein, welche wir doch um jeden Preis gegen ihre Feinde retten wollen". Er spottete dann über das Verfahren, welches in Frankreich seit längerer Zeit im Punkte der Handelspolitik beobachtet würde. Die Industrieen schrieen systematisch und unaufhörlich nach Schutzzöllen. Enquete auf Enquete werde unternommen: „Die Protektionisten lieben

die Enqueten sehr, zumal die parlamentarischen; sie finden darin die Gelegenheit, ihre ewigen Schmerzen zu verbreiten". Die Kommission hätte sich mit einer Erhöhung des Konventionaltarifs für den Generaltarif im ganzen, wie es die Regierung wollte, begnügen können. Sie hätte auch nicht bloſs die lautesten Schreier, die Groſsindustriellen, berücksichtigen sollen. — Und was sollte sie nicht alles in ihr systematisches Gebäude hineinziehen! „Die Spinnereien, die Kohlengruben, die Metallfabriken erklären jedem, der es hören will, daſs sie ohne Schutz nicht leben können, und leihen sich wechselseitig und brüderlich Unterstützung in ihren Forderungen; das ist ein Pakt für die Verteuerung des Lebens!" rief Guyot inmitten seiner Scherze zornig aus.

Die Kommission wolle vor allem die Baumwollenindustrie schützen. Aber der heutige Schutz genüge. Sonst werden wiederum die Rohstoffe für die Weberei, Färberei, Druckerei verteuert. Daſs die Kommission und zumal Herr Méline überhaupt alle Elemente des Kostenpreises erkennen können, sei unmöglich: „Wieviel sind die Bauten wert? Die Ziegel, das Holz, das Eisen? wieviel das Gas? die Arbeitskraft? Wie hoch die Steuern? Welches ist der Wert der Maschinen? u. s. w. Wieviel kosten Bauten in Frankreich und jenseits des Ärmelkanals? Als wenn es möglich wäre, auch nur einen mittleren Anschlag bei einer solchen Materie zu finden".

Die Not der Hauptschreier rücke für ihn durch ein hübsches Ereignis in ein besonderes Licht: „In Essones hat Herr Feray, welcher die Spinnerei im Tode liegen sieht, soeben eine Fabrik bauen lassen, welche ein wahrer Palast ist".

„Die Nationen, welche, wie die Schweiz, Deutschland, Belgien, Tarife im allgemeinen Interesse der Baumwollindustrie und nicht allein in dem der Spinnerei geschaffen haben, haben Sorge getragen, die Weberei, weil sie dreimal mehr Arbeiter, als die Spinnerei beschäftigt, zu begünstigen und sie dieser nicht aufzuopfern . . . . . Daſs der Zoll proportional ist, will ich gern zulassen; aber daſs er progressiv ist! Das ist ein wenig — — radikal! Sie ruinieren die Exportwebereien zum Vorteil der Spinnereien! Das ist die Wahrheit!" — Die Weberei hätte die Einfuhr von Garnen unbedingt nötig. Eine Überschwemmung durch ausländische Fabrikate sei aber nicht zu befürchten.

Die eingetretene Krisis leugnete Guyot durchaus nicht: „Das ist das Würfelspiel des Handels. Alle Industrieen leiden in diesem Augenblick, und die Baumwolle hat noch die wenigsten auſser Thätigkeit gesetzten Spindeln. Die Wolle hat deren 9 %, Hanf und Lein 6 %, Seidenabfälle 27 % und Baumwolle 5 ½ %". Frankreich leide auſserdem nicht allein, sondern alle Nationen ständen unter dem Druck der Krisis.

In Bezug auf die Lebensmittel sei die Kommission liberaler gewesen. Warum aber einen Zoll auf Hafer und Mais? Wenn man die Sendungen Amerikas in Hafer und Mais fürchte, so gäbe es als Gegenmittel nur die rationellere, auf gröſserer Grundlage betriebene Bewirtschaftung des Landes. Ebenso sei es mit der Viehzucht. Auſserdem hätten sich die Fleischpreise im allgemeinen seit 18 Jahren um 25 % gehoben, weil das reicher gewordene Land mehr Fleisch verzehrte. — Der Schutzzoll für eine Industrie schädige immer die andere. So benachteilige die Maschinenverteuerung zumal die Landwirtschaft, obwohl man sie zu ködern suche: „Tretet ein in das groſse Komplott für die Verteuerung des Lebens!“

Sehr scharf geiſselte Guyot das System der Ausgleichsabgaben: „Was diese moderne Erfindung anbetrifft, die man kompensatorische Zölle nennt, so möchte ich nicht davon reden, sie sind nur der versteckte Schutzzoll, es ist unnötig, über sie eine besondere Geschichte zu schreiben“.

Wie Méline, wies auch er auf die sociale Seite der Frage hin, kam aber zu dem entgegengesetzten Schluſs. Das Schutzzollsystem verringere die Produktion, verringere die Ausfuhr und durch die Verteuerung aller Waren auch die innere Konsumtion. Dadurch leide der Arbeiter und sähe bei dem Massenangebot von Händen zugleich noch seinen Lohn verkürzt.

Die Arbeiter von Lyon hätten das wohl begriffen und in einer von 8000 Menschen besuchten Versammlung gegen das Schutzzollsystem Verwahrung eingelegt. Man suche aber gerade die Arbeiter in das protektionistische Lager zu ziehen. „Zu versprechen“, rief Guyot aus, „wenn man fast sicher ist, seine Versprechungen nicht ausführen zu können, ist im Punkte der Arbeitslöhne ein furchtbar gefährliches Spiel, das man nicht spielt, wenn man sich nicht dem aussetzen will, sein Land aufs tiefste zu beunruhigen“.

Der leitende Grundsatz im Steuersystem müsse das Wort J. B. Says bleiben: „Die Steuer zahle man nur dem Staate!“ Frankreich habe zudem bereits die höchsten Zölle. Man zahle auf den Kopf:

in England	nichts;
in Italien	3,14 fr.
in Deutschland . .	3,24 fr.
in Belgien	3,33 fr.
in Ruſsland . . .	2,50 fr.
in Österreich . . .	0,70 fr.
in Frankreich . . .	5,66 fr.

Guyot flehte deshalb die Kammer an, „nicht eine unverständige Hand über diesem komplizierten, schlecht gekannten Organismus, der das ökonomische Leben eines Volkes hervorruft, walten zu lassen und sich nicht der Gefahr auszusetzen, darin unter dem Vorwand problematischer Verbesserungen eine

vielleicht unheilbare, sicher aber furchtbare Verwirrung anzurichten. Fürchten Sie, später zu lernen, dann zu spät, dafs Sie in dem Glauben, den allgemeinen Interessen des Landes zu dienen, nur Sonderinteressen gedient haben!" —

Welches aber waren diese Interessen? Guyot hatte auch die Forderungen und die durch die Kommission erfüllten Wünsche der Landwirtschaft bei seiner Anklage im Auge. Aber er täuschte sich darin, dafs er diese zufriedengestellt glaubte. Wie ihm der Tarif zu schutzzöllnerisch, so war er dem folgenden Redner, dem Agrarier de Kerjégu (Rechte), zu liberal.

Schon die ersten Worte: „Die Alten bekränzten ihr Opfer bevor sie es schlachteten, mit Blumen, um es der Gottheit wohlgefälliger zu machen", deuteten auf den Grundton seiner Ausführungen. Er hielt die Landwirtschaft durch die Vertragstarife trotz aller schönen Reden für aufgeopfert. „Was giebt es schlagenderes gegen die Verträge, und welche Beredsamkeit könnte die der statistischen Zahlen umstürzen, welche mit der Brutalität der Thatsachen die ruchlose, verderbliche Lehre von den Handelsverträgen verdammen?"

Die zwei schlechten Ernten bedeuten dem gegenüber gar nichts. Die Verarmung des Landes wachse proportional mit dem Anwachsen der Einfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten, welche die Landwirtschaft und die ihre Produkte verarbeitenden Industrieen zu Grunde richtete. Das bewiese auch die steigende Auswanderung. Besonders gefährlich seien die amerikanischen Importe: diese „Einfuhren von bearbeiteten, ländlichen und anderen Produkten werden eine unermefsliche Lava, welche uns ersticken wird, wenn wir ihr nicht den Weg versperren". Im Jahre 1869 hätten die Sendungen Amerikas 174 Mill. fr., 1878 schon 487 Mill. fr. betragen. Ebenso wüchse die Einfuhr von Belgien, Deutschland, Italien und Spanien. Am bedrohlichsten für die Landwirtschaft seien aber Amerika, Rufsland, Indien und Ungarn.

Méline und der Minister Tirard kamen in de Kerjégus Rede schlecht weg. Méline mufste es sich gefallen lassen, ein „freihändlerisches Halbblut" genannt zu werden.

De Kerjégu verlangte die volle Aufgabe der Vertragspolitik. Ein autonomer Generaltarif mit einem recht hohen Minimum war ihm das zu erstrebende Ziel. „Der Freihandel ist kein Grundgesetz, sondern ein Hilfsmittel einiger bis zum Cynismus verwegenen Spekulanten".

Die Kriegskosten des deutschen Krieges könne Frankreich nur dann wieder einbringen, wenn es beständig „verkaufe". Die englische Regierung handle stets nach den Interessen ihres Landes, die französische nach Doktrinen. England, dem jetzt der Freihandel vorteilhaft sei, würde auch einmal zum Schutzzoll übergehen. „Ja, Industrielle," rief de Kerjégu diesen zum

Schlufs zu, „wir wollen, dafs ihr geschützt seid, wir wünschen es, weil wir euch brauchen: aber auch ihr könnt nichts ohne uns thun, und nun bezahlt uns die Reciprocität!“ —

Der extreme Freihändler Sourigues (republik. Union) folgte dem extremen Schutzzöllner. Er entwickelte in durchaus lehrhafter Weise mit Beispielen von Peter und Paul und A und B die Ideen des Freihandels und seinem Dienst für den Nationalreichtum. Ein zeitweiliger Schutz sei höchstens ein modus vivendi; das Ziel sei die Freiheit.

Ebenfalls in mehr theoretisierender Weise, doch im Sinne Mélines, legte der Schutzzöllner Gaudin (Bonapartist, appel au peuple) die Lehre von den droits compensateurs dar und kritisierte einzelne, seiner Meinung nach sich widersprechende Aussprüche von Freihändlern in der Kammer und sonst in der Öffentlichkeit. Seine Rede fand nur wegen der humoristischen Art seines Vortrags einige Aufmerksamkeit. So begann er seine Angriffe auf Tirard unter der Heiterkeit der Kammer mit den Worten: „Wir kommen auf unsere Hammel zurück, oder vielmehr die des Herrn Ministers“. Gegenüber der Auffassung Guyots in der Arbeiterfrage verlas er eine Petition von anderen Arbeitern Lyons, die sich für den Schutzzoll ausgesprochen hatten. Und wenn auch die Not wirklich noch nicht so grofs wäre, schlofs er, die Anzeichen des Sturmes seien vorhanden. „Regieren heifst vorhersehen.“

Von gröfserer Wichtigkeit waren die Ausführungen von Pascal Duprat (Linke). Es handle sich um zwei Projekte, von denen das erstere, die Vorlage Teisserenc de Borts ihn zwar nicht ganz befriedige, das aber doch durch seine ausgesprochene Stellungnahme gegen jede ökonomische Reaktion den Vorzug verdiene. In dem anderen Projekte treten die schutzzöllnerischen Bestrebungen allzu deutlich hervor, wenn dies auch Malézieux zu verschleiern suche. Méline sei die Citadelle des Protektionismus in der Kammer; er sei kein freihändlerisches Halbblut, sondern ein Schutzzöllner reinster Rasse. Pascal Duprat ging dann auf die Ursprünge des Protektionismus ein, für den vor allem Thiers sein Leben lang gekämpft habe. Schon im Anfang habe man versucht, die Arbeiter auf seine Seite zu ziehen, aber die kaiserliche Politik hätte den Treibereien ein Ende gemacht. Die Form dieses Eingreifens Napoleons wäre ja zu tadeln, aber die Folgen wären höchst segensreich gewesen. Das bewiese die Höhe der Löhne, die Entwicklungsstufe der Industrie.

Über den Ruin klagten jetzt besonders die Baumwollenindustrie, ferner die Metall- und die Kohlenindustrie. Aber bei allem seien doch nur vorübergehende Leiden infolge der Krisis zu konstatieren. Das ginge aus der Höhe der verteilten Dividenden hervor. Die Arbeiterbevölkerung liege jeder Partei am Herzen; aber die Höhe ihrer Löhne hänge gar nicht

vom Zoll ab. Angebot und Nachfrage der Arbeiter selbst bestimmten diese.

Die Resultate der geplanten Tariferhöhungen lassen sich nach Pascal Duprat dahin zusammenfassen: 1. Verträge sind nach der Annahme derselben kaum oder gar nicht mehr möglich; 2. die Ausfuhr wird geopfert; 3. alle Lebensmittel und in der Folge alle Produkte werden verteuert. Damit würde die Produktion und die Konsumtion zugleich getroffen. Das schlimmste aber sei der Charakter des neuen Tarifs als eines Klassenprivilegs. Damit würde die Republik untergraben. „Man darf niemals Vorrechte in den Gesetzen einer Republik bestehen lassen, wenn man sich in der Zukunft nicht schrecklichen Versehen aussetzen will.“

Die Kommissionsbeschlüsse würden ferner doch ein seltsames Schauspiel für Europa abgeben. Man hätte im vergangenen Jahr 3500 Mill. fr. für Eisenbahnen, 1000 Mill. fr. für Kanäle, 500 Mill. fr. für Hafenbauten bewilligt. Überall würden die Transportmittel verbessert und vermehrt, die Berge durchstochen; die Meere näherten sich. Und nun wolle Frankreich wieder „Hindernisse, Barrieren, Dämme errichten ... gegen diese wunderbare Bewegung, welche die modernen Gesellschaften zum zukünftigen Glücke fortreifst ..... Das ist unmöglich! Die Intelligenz und die Vaterlandsliebe der Versammlung werden es nicht zulassen!“ —

Gegen die Dupratsche Rede traten nach einander drei Agrarier auf die Tribüne, um die Notlage der Landwirtschaft eindringlich zu betonen.

Guichard (Linke) entwickelte, dafs es sich vor allem darum handle, die Arbeit des Teiles der Bevölkerung zu schützen, der Frankreich verteidige und nähre, der den Hauptbestandteil der Nation bilde: „Es ist unmöglich, dafs Sie die Bauern verdammen, teuer zu kaufen und billig zu verkaufen“. Durch die Kolonisation Algiers würde ihnen persönlich doch nicht geholfen, sondern nur noch eine neue Konkurrenz geschaffen.

In etwas gemäfsigterem Sinne äufserte sich der Graf de Roys (Linke). Méline wolle die nationale Arbeit schützen, thue dies aber nicht vollkommen. Der Staat hätte absolut ein Recht, die fremden Produkte zu belasten, weil er durch Hafenbauten, Eisenbahnen und andere Dienste den Importen eine wichtige Gegenleistung biete.

De Roys war im Gegensatz zu seinen Standesgenossen der Meinung, dafs in der Zukunft der Freihandel vielleicht siegen werde. Vor der Hand sei er aber nicht möglich. Wenn man jetzt nun die Industrie schütze, dürfe man die 20 Millionen Hände der Landwirtschaft nicht vernachlässigen. Die Forderungen des Bundes der Landwirte, welcher in seiner Mehrheit aus kleinen Besitzern bestände, wären sehr mäfsig.

Der Wert des Getreidelandes hätte sich vermindert; der Getreidehandel sei in den Händen der Spekulation, die zu unterdrücken besser als jeder Zolltarif wäre. Zu empfehlen sei statt dessen auch eine Erhöhung der Eisenbahntarife für das Ausland. Vor allem müfsten die Privilegien verschwinden. Entweder Schutz für Alle oder Handelsfreiheit! Aber nur eine Produktion zu schützen, sei unstatthaft.

Schärfer für die Schutzzollbewegung trat der Abgeordnete des Rotours (Monarchist) ein. Er verlangte einen autonomen Tarif, wie ihn Amerika habe, das mit seinen hohen Zöllen sehr zufrieden lebe. Man dürfe nicht durch die Meistbegünstigungsklausel dasselbe wirtschaftlich stärkeren Staaten gewähren, was man schwächeren vielleicht einräume, und dürfe nicht dadurch den Generaltarif zu einem platonischen machen. —

Hierauf vertagte der Kammerpräsident die Verhandlungen auf einige Zeit. Während der Pause übergab der Handels- und Landwirtschaftsminister Tirard dem Bureau einen neuen Tarif, welcher im wesentlichen mit dem Werke Teisserenc de Borts übereinstimmte. Er deutete damit an, dafs die Regierung auf ihrem Willen bestände und sich der Arbeit der Kommission energisch entgegenstellte. Nur in Äufserlichkeiten, wie der Numerierung der Tarifpositionen und der Zusammenrechnung der Zollbeträge mit den 24% Erhöhungen, gab die Regierung nach. Am 14. Februar 1880 begannen wiederum die Beratungen.

Der Abgeordnete Keller (klerikal, Rechte) fand an dem Kommissionstarif, den er im übrigen verteidigte, zweierlei auszusetzen: 1. den unsicheren Charakter desselben, da er zwei Bestimmungen erfüllen sollte, nämlich als Generaltarif für nichtmeistbegünstigte Staaten zu dienen und der Ausgangspunkt für neue Vertragsverhandlungen zu werden; 2. die Aufopferung der ländlichen Produzenten, welche doch die Hälfte der Bevölkerung ausmachten, das ganze Land ernährten und bei einer Gesamtproduktion des Landes von 20—24 Milliarden deren 12 lieferten.

Man müsse in jedem Falle eine Verständigung zwischen Industrie und Landwirtschaft herstellen, „um eine parlamentarische Mehrheit zu bilden, die in Wahrheit die grofse Mehrheit der Interessen des Landes vertreten wird.“

Der Luxushandel allein verursache nicht den Reichtum der Nation, wenn er auch zu schätzen sei: „Durch seine Intelligenz, seinen Geschmack, seine besondere Veranlagung hat sich Frankreich in der ganzen Welt eine Klientel für seine Seidenwaren, seine Möbel, seine Schmucksachen, seine Moden geschaffen, welche den Luxus aller civilisierten Länder bilden“.

Man müfste jetzt zwei Thatsachen Rechnung tragen: 1. „der Auflehnung der ganzen Welt gegen das ökonomische System von 1860“, durch das auch andere Nationen, „welche

sich durch das Beispiel Frankreichs haben beeinflussen lassen", gelitten hätten. Der Grund liege in folgendem: „Es ist ein elementarer Grundsatz in der politischen Ökonomie, dafs, wenn ein Land aufserhalb mehr Produkte kauft, als es verkauft, dieses Land verpflichtet ist, die Differenz in Edelmetallen, in Geld zu bezahlen; es erschöpft so seine metallischen Hilfsquellen, und im Verlauf kurzer Zeit sieht es sich zum Papiergeld verurteilt, welches für Handel und Industrie das Lästigste ist, was man sich vorstellen kann". Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien und die Vereinigten Staaten hätten deshalb den Freihandel verlassen. Selbst die englischen Kolonieen Kanada und Indien, auch China folgten diesem Beispiel. Die Produkte dieser Länder bildeten eine furchtbare Konkurrenz. Die grofsen Gewinne der Baumwollenindustrie, wie sie Pascal Duprat schildere, beständen nicht; bald würden statt der Gewinne überhaupt nur Verluste zu verzeichnen sein. Ebenso sei es mit der Metallindustrie und besonders der Landwirtschaft.

2. Für diese sei, wie schon angedeutet, zweitens zu berücksichtigen die grofse Konkurrenz Amerikas und Kanadas bezüglich des Getreidebaues und der Viehzucht. Zumal der Rückgang des Silberwerts seit den australisch-kalifornischen Goldfunden hätte dies bewirkt.

Der Redner bekämpfte zum Schlufs die Handelsverträge, die die Lage noch verschlimmerten. Dem Bauer müsse sein Vaterland erhalten bleiben. „Jetzt, wo ich die Deutschen, die Irländer ihr Vaterland verlassen sehe, um ihr Glück in Amerika zu suchen, bin ich stolz darauf, die Franzosen trotz der wirtschaftlichen Gesetze, die so schlecht ihre Industrieen schützen, dem heimischen Boden treu bleiben und ihn weiter bebauen zu sehen, wie ihn ihre Väter bebaut haben . . . . . Wir wollen Franzosen bleiben, und deswegen wollen wir eine Regierung, die eine französische Wirtschaftspolitik betreibt".

Der Vollblutfranzose Keller aus dem Elsafs erzielte mit diesen seinen Schlufsworten lebhaften Beifall. —

Der folgende Redner, Richard Waddington (linkes Centrum) ging die einzelnen Produktionszweige durch. Die Agrarkrisis sei eine westeuropäische. Auch England sei davon bedroht. Seine ländlichen Arbeiter wären zur Auswanderung nach Australien, Kanada oder der Kapkolonie gezwungen. Aber diese Leute blieben doch Engländer und entwickelten den englischen Handel. Der französische Bauer könne nur nach Algier auswandern. Die Landwirtschaft hätte von den Handelsverträgen bisher nur den Vorteil gehabt, dafs ihre Produkte nicht in die Konventionaltarife aufgenommen wären, also doch immer auf einen Zollschutz hoffen konnten.

Die Industrie leide durch England und Amerika. Beide Länder hätten ihre Maschinen verbessert; beide Länder hätten

billigere und bessere Rohstoffe, teils Kohle und Eisen, teils Naturprodukte; in beiden Ländern seien Kapitalien leichter zu haben, als in Frankreich.

Auf die Handelsbilanz ging Waddington nicht ein, weil ihm die Zahlen des Zollamtes wegen der durch die drawbacks, die Prämien und anderes geschaffenen Lücken kein richtiges Bild gaben.

Es käme auf die Lage der Produktion an. Frankreich müsse durchaus sein Handwerkszeug, seine Maschinen, auf die Höhe des Auslands bringen. Zumal die Seidenindustrie benütze in zu hohem Grade veraltete Apparate.

Auch der Arbeiter sei am Schutzzoll interessiert. Er sei nicht blofs der Konsument, welcher billige Nahrung und Kleidung beanspruche, er brauche Arbeit.

„Wir haben," schlofs Waddington, „zahlreiche Reformen zu erfüllen; wir haben zahlreiche fortschrittliche Mafsregeln zu treffen; wir haben unser Werkzeug zu verbessern, zu vervollständigen, unsere Kommunikationswege, unsere Kanäle, unsere Häfen und unsere Flüsse auszubauen; wir haben endlich die grofse Reform unserer Eisenbahntarife zu unternehmen und zum Ziele zu führen. — Wir haben in gewissem Mafse die Steuern zu verringern, die . . . . schwerer auf den französischen Steuerzahlern lasten, als auf den anderen Steuerzahlern der Welt. Wir haben . . . . die Octrois zu unterdrücken oder wenigstens zu vermindern." Wenn Frankreich dann für den internationalen Kampf gewappnet wäre, könne es auch einen Schritt weiter auf dem Wege des Freihandels thun. Aber in diesem Augenblicke „den Generaltarif in den Verhältnissen, wie es die Regierung will, zu ermäfsigen, unter die durch die Kommission festgesteckten Grenzen herabzusteigen", wäre sehr verhängnisvoll. —

In ganz ähnlichem Sinne äufserte sich der Abgeordnete Allain-Targé (republ. Union). Einen Pakt zwischen Industrie und Landwirtschaft zu schliefsen, sei verkehrt, man müsse alle Punkte des Zolltarifs einzeln betrachten und jeder Produktion das ihrige geben. Erst nach den grofsen, geplanten Reformen im Eisenbahnwesen könne man an eine freiere Behandlung denken. Es sei doch sonderbar, dafs die grofsen Compagnien die Fracht von den Seehäfen aus nach abgestufter Entfernung billiger stellten, als die kürzeren Reisen im Lande. Das mache die Zölle illusorisch. Auch die staatliche Unterstützung der Schifffahrtslinie Bordeaux-Amerika raube einen Teil des Zollschutzes. Jetzt müsse die Devise nicht ‚Freiheit des Handels!' sondern: ‚Freiheit der Arbeit, aber auch Sicherheit der Arbeit!' heifsen. —

Nach einer ganzen Reihe von Schutzzöllnern kam mit Maurice Rouvier (republ. Union) wieder ein überzeugter Freihändler zum Wort, der die Meinung der Minderheit in der Kommission entwickelte. Er setzte dem sehr bestreitbaren

Grundsatz Mélines: ‚Schutz der nationalen Arbeit!‘ den vor allem in einer Demokratie unbestreitbaren: „Man soll die Steuer nur dem Staate bezahlen!“ entgegen. Dann griff er die gewaltige Agitation der Grofsindustriellen an, die der Landwirtschaft das Phantom des Einfalls der amerikanischen Produkte vorgemalt hätten, was ihnen auch angesichts der schlechten Ernten der letzten zwei Jahre gelungen sei. Tausende von Petitionen, alle mit derselben Forderung von 3 Fr. Zoll für Getreide hätten sie veranlafst. Sonderbar berühre ihn nur, dafs Pouyer-Quertier trotz seiner Agitationsreisen und seiner Schilderung der amerikanischen Gefahr für die Ziehung eines Kabels zwischen Frankreich und Amerika wirkte, wodurch doch die Spekulation noch erleichtert werde.

Die Einfuhr sei überhaupt kein Unglück: „Wenn man Produkte aus dem Auslande bezieht, so leistet man sich einen Dienst dadurch, dafs man die Produkte, die auf dem eigenen Boden teurer sind, billiger bezahlt.“

Als einen Generaltarif, der durch Verträge noch geändert werden könne, liefs sich Rouvier den Tarif noch gefallen. Aber man beweise ja zahlenmäfsig, dafs Verträge überhaupt vom Übel seien; man wolle also einen autonomen Tarif; dieser müsse bekämpft werden. Schon die Abschaffung der Wertzölle sei ungerecht, weil die specifischen Abgaben zu hoch berechnet wären.

Die Anhänger Mélines stützten sich auf die Kostenpreise. Die Produktionskosten aller Fabrikate zu berechnen, sei aber die Suche nach dem Stein der Weisen.

Rouvier kritisierte dann die agrarischen Vorschläge. Weizen und Fleisch habe man nicht erhöht, dagegen das Brot der Armen, Hafer und Mais, getroffen. Ferner hätte man Felle, Talg und Tierabfälle stärker belastet. Dadurch stiegen die Vieh- und weiter auch die Fleischpreise.

Die Gegner der Handelsverträge wendeten sich besonders gegen die Meistbegünstigung, darunter auch 71 gegen 10 Handelskammern. Aber unter den 10 freihändlerischen befänden sich doch die wichtigsten: Bordeaux, Marseille, Lyon, Reims, Saint-Etienne, Nancy. Jetzt, wo das Parlament über die Verträge und nicht mehr der Wille eines Einzelnen zu entscheiden habe, sei von der Meistbegünstigungsklausel nichts zu fürchten. Das Parlament werde schon über die Wahrung der Reciprocität wachen.

Die Tabelle der Aus- und Einfuhr, welche allerdings für eine stärkere Entwicklung der Einfuhr zur Zeit der Verträge zeuge, müsse man durch die Zahlen von der Bewegung der Edelmetalle ergänzen. Von 1862—77 seien 4857 Mill. Fr. an Edelmetallen nach Frankreich gewandert. Von einer ungünstigen Bilanz sei also nicht die Rede. Aufserdem müsse man nicht allein die Werte betrachten, sondern auch das Ge-

wicht vergleichen. Die Warenpreise seien seit 1860 bedeutend und zum Glück für den Konsumenten gesunken. Die Steigerung des Aufsenhandels, die Méline leugnete, lasse sich aus dem Gewicht erkennen. Danach betrüge die Ein- und Ausfuhr:

1862 fast 3 Mill. Tonnen
1869 über 4 - -
1877 . . 5,8 - -

Die Angaben über die Leiden der Kohlen-, Metall- und Textilindustrieen seien mafslos übertrieben, wenn auch nicht ganz zu leugnen. Einzelne Fabriken machten fabelhafte Gewinne.

Die Not der Landwirtschaft hätten die schlechte Ernte und die Phylloxera verursacht. Da hätte doch die Einfuhr Amerikas zum Wohle des Landes eingreifen müssen. Die Schutzzollbewegung in Deutschland brauche sich Frankreich noch lange nicht zum Muster zu nehmen oder gar zu übertrumpfen. Es gäbe gar keine Analogie zwischen den ökonomischen Einrichtungen eines militärischen Kaiserreichs und denen einer freien und friedlichen Republik.

Die Zölle für Baumwollgarne betrügen aber für Frankreich sogar schon nach dem Regierungsprojekt: 15—300 fr.

für Deutschland nur . . 15—45 fr.
„ Österreich. . . . . . 15—50 fr.
„ Belgien. . . . . . . 15—25 fr.
„ Italien . . . . 18—60 fr.
„ die Schweiz . . . . . 4 u. 7 fr.

Für Kohlen verlangte Frankreich 12 cents auf 100 kg., Spanien 2 fr. 50 cents, aber auf 1000 kg. Die anderen Staaten, Deutschland, England, Österreich, Italien und Rufsland liefsen die Kohle frei.

Die Theorie der Handelsbilanz sollte doch endlich einmal verschwinden. Ein gutes Beispiel, welches ihre Unhaltbarkeit nachweise, fand Rouvier in einem Bericht der Handelskammer von Bordeaux:

„Ein Kaufmann kauft in Bordeaux für 100000 fr. Wein. Er expediert ihn nach La Plata. Was macht das Zollamt? Es schreibt in das Kapitel der Ausfuhr 100000 fr. Dieser Wein wird nach La Plata hinübergeschafft, mit einem Gewinn von 40000 fr. verkauft, und der Händler, der nicht die Ideen der Schutzzöllner über die Regelung der Ausfuhr des Geldes teilt, . . . was macht er? Da er 140000 fr. von La Plata nach Bordeaux zurükkehren lassen kann, so sucht er die Ware, die ihn bezahlen kann, indem sie ihm einen neuen Gewinn verschafft: La Plata produziert Leder, er kauft davon für 140000 fr.; dann läfst er es nach Bordeaux kommen. Er hat eine schlaue Operation gemacht; nachdem er die Kurse in Bordeaux befragt hat, verkauft er es für 180000 fr. Was wird man in die Tabelle des Zollamts einschreiben? In der

Kolonne „Ausfuhr“ 100 000 fr., und in der Kolonne „Einfuhr“ 180 000 fr. Und dann werden Herr Keller, Herr Méline, Herr Waddington und alle Schüler der protektionistischen Schule schreien: Wir haben 80 000 fr. verloren.“

Die Handelsbilanz aller Länder sei ungünstig. Man müsse die Totalität der Ein- uud Ausfuhr betrachten. Danach sei die Entwicklung des französischen Aufsenhandels auf dem besten Wege. Zur vollen Beurteilung der Lage müsse man auch noch anderes zu Rate ziehen, wie den Stand der Sparkassen, den Wert von Erbschaften, die Rentenkurse und dergleichen.

Der Schutzzoll würde gar nichts bewirken. Er habe nicht einmal Einflufs auf die Lohnhöhe. In Amerika z. B. seien die Löhne gesunken. Der Zoll sei eine Steuer, die sich von andereren dadurch unterscheide, dafs nicht alles in die Staatskasse fliefse, sondern manches in die Taschen der Produzenten und Fabrikanten. „Es handelt sich darum, zu wissen, ob unter der Republik, in einem demokratischen Regime, es einen Teil der Bevölkerung geben soll, der Abgaben von dem anderen erhebt.“ „In einer republikanischen Demokratie ist kein Raum für eine andere Aristokratie, als die des Verdienstes, des Talentes und der sittlichen Kraft; aber die des Namens und des Reichtums giebt es nicht.“ Die Zölle seien nicht nur antidemokratisch, sondern ein wahrer Anachronismus, sie seien eine Steuer auf die Endeckungen der Wissenschaft und die Entwicklung der Transporttechnik. Man könne sie leider aus fiskalischen Rücksichten nicht ganz abschaffen. Daher sei es das beste, für die Regierungsvorlage zu stimmen, um nicht „einer wirtschaftlichen Reaktion die Hand zu leihen.“ —

Der grofsen Rede Rouviers folgten an diesem Tage nur noch kürzere Ausführungen de Tillancourts (linkes Centrum), der den Mélineschen Standpunkt vertrat. Nicht die Agitation hätte die Landwirte erregt, sondern ihre allzu fühlbaren Wunden. Die monarchistische Reaktion nehme sich jezt fast allein der Landbevölkerung an. „Lassen Sie nicht den Feinden unserer Einrichtungen das Privileg, das Interesse unserer Ländereien zu verteidigen, ein wahrhaft demokratisches Interesse; und unterwerfen Sie alle Industrieen Frankreichs einer einheitlichen Regel!“ —

Der frühere Vorsitzende der Liga der Handelsfreiheit Menier (radikal), obwohl Industrieller und Landwirt, trug am nächsten Tage noch einmal die freihändlerische Lehre vor: „Geben wir acht, meine Herren, alle Freiheiten sind mit einander verknüpft: Die Handelsfreiheit ist an die politischen Freiheiten gebunden. Wenn Sie das Einschreiten des Staates in die Organisation der Arbeit verlangen, so wissen Sie nicht, wo der Staat Halt machen wird!“ „Die Protektion ist eine Form des Kommunismus.“ —

Darauf hielt es Méline, der, wenn auch nicht dem Namen nach, so doch thatsächlich als Haupt der Kommission auftrat, noch einmal für nötig, zur Verteidigung des Tarifs das Wort zu ergreifen. Die hochbedeutsame Rede Rouviers hätte nur noch seine Überzeugung gefestigt; doch weise er die Auffassung zurück, dafs die Kommissionsmehrheit den Hintergedanken gehabt hätte, einen definitiven Tarif zu schaffen. Er erklärte feierlich: „Die Kommission . . . hat . . . in Wirklichkeit einen Maximaltarif, d. h. einen der Reduktion fähigen Tarif machen wollen.“ Dieser Tarif sei dem der Regierung vorzuziehen. „Er läfst einen Spielraum, um Verträge abzuschliefsen, er gestattet Zollerniedrigungen; der Regierungstarif gestattet dies nicht, weil er zu niedrig ist.“

Die Zölle Amerikas, Rufslands, Spaniens und Portugals seien in Baumwollgarnen viel höher, als die des Entwurfs; die der anderen Länder, Österreichs, Deutschlands, der Schweiz und Italiens in den mittleren und geringeren Nummern den französischen entsprechend. Diese Länder seien aber noch durch die gröfsere Entfernung von England und die Mehrkosten des Transports vor der britischen Fabrikation geschützt. Die feineren Nummern nun müfsten deshalb in Frankreich besondere Berücksichtigung erfahren, weil aufser der Schweiz England allein Frankreich darin Konkurrenz bereite.

Man werfe der Kommission vor, die Landwirtschaft zurückgesetzt zu haben. Das hätte nur die Opposition, namentlich Rouvier, verursacht. Sollte sich nach besseren Ernten die Lage nicht heben, so sei auch hier eine Zolländerung unausbleiblich.

Méline kam dann auf die Zahlen der Aus- und Einfuhr zurück. Nach Rouvier wäre die Ausfuhr dem Gewichte nach gestiegen. Das sei seit 1860 in der That der Fall; damals hätte sie nur 2 Millionen Tonnen betragen; aber seit 1875 wäre wieder ein Rückgang von 5½ Mill. Tonnen auf 4½ Mill. im Jahre 1878 zu verzeichnen. Dem gegenüber wäre die Einfuhr in ganz anderen Dimensionen gewachsen und zwar von 8 Millionen Tonnen im Jahre 1860 auf 16 Millionen im Jahre 1879. Das System Rouviers, nach der Summe von Aus- und Einfuhr den Wohlstand zu bemessen, überstiege seinen Verstand. Auch die Edelmetalleinfuhr hätte Rouvier nur in ihrer Summe betrachet. In Wirklichkeit nehme auch die Edelmetalleinfuhr ab.

1874 hätte sie	972	Mill. fr.	betragen,
1875	875	„	„
1876	804	„	„
1877	683	„	„
1878	544	„	„
1879 . . nur	339	„	„

Man führe immer England als Beispiel für den Irrtum des Protektionismus an. Dort aber habe doch die Ausfuhr sich proportional der Einfuhr entwickelt. Wer wisse zudem, wie lange noch?

Die Zölle seien durchaus kein Anachronismus: eine falsche Ansicht sei es, dafs man dieselben einem anderen, als dem Staat entrichte. Der Produzent nehme nur das wieder ein, was er vorher dem Staat an Steuern zu viel gezahlt habe. Aufserdem werde durch den Schutz die Industrie erhalten und damit für die Hauptmasse der Bevölkerung, den Arbeiterstand, gesorgt.

In England habe man wegen der Konkurrenz die Löhne um 30—50% herabsetzen müssen. In Amerika aber seien sie gestiegen. Dort zahle man die höchsten Löhne der Welt und habe die billigsten Lebensmittel.

Wirtschaftliche Fragen dürfe man nicht mit politischen vermengen. Für eine Demokratie und das allgemeine Stimmrecht sei der Freihandel in keinem Falle eine Notwendigkeit, zumal umgekehrt das feudale und aristokratische England das gelobte Land des Freihandels sei. Aber eine politische Seite der Frage gäbe es doch: eine Demokratie habe die Pflicht, „im Bereiche des Möglichen die Löhne, die Arbeit und das Wohlergehen der arbeitenden Klassen sicher zu stellen.“

Der Minister Tirard übernahm es persönlich, dem Führer der Kommission zu erwidern. Die Regierung hätte gewifs die Pflicht, die nationale Arbeit zu schützen. Eine Systemfrage, ob Freihandel oder Schutzzoll dies besser vermöchte, zu entscheiden, sei aber sehr schwer. Man müsse sich durchaus auf dem Boden der Thatsachen halten.

Tirard ging zunächst auf die agrarischen Wünsche und die Drohung ein, bei ihrer Nichtberücksichtigung auch gegen den Industrieschutz stimmen zu wollen. Die Landwirtschaft wolle die fremde Konkurrenz ausschalten. „Aber“, rief er den Agrariern zu, „sind Sie auch sicher, dafs die Produktion Frankreichs genügend sein wird, um die ganze Bevölkerung des Landes zu ernähren?“ Mit der Zollforderung übernehme die Landwirtschaft die Verpflichtung, für das Volk in jeder Weise ausreichend zu sorgen. Durch die Erhöhung der Brot- und Fleischpreise aber würden die Konsumenten gewifs nicht besser gestellt.

Ebenso dürfe man die übrigen Agrarprodukte, welche die Rohstoffe für die Industrie darstellten, nicht mit höheren Abgaben belegen, „ohne die nationale Industrie zu Tode zu treffen.“ Dann müfste man wieder zu den zeitweiligen Zulassungen und drawbacks greifen und dem Betruge Thor und Thür offen lassen. Dieses System sei schon 1872/73 von der Nationalversammlung verworfen worden. Wenn aber der Staat der heimischen Landwirtschaft die Alleinversorgung des inneren

Marktes verschaffe, so hätte er auch gegebenen Falles das Recht, im Interesse der Ernährung und Versicherung des Volkes gegen Notstände mit Zwangsmitteln einzuschreiten.

Des weiteren ging der Minister auf die Industrieforderungen ein. Welche Industrie solle man schützen? Die eine hänge immer mit der anderen zusammen. Der Schutzzoll für die Spinnerei bedeute die Verteuerung der Rohstoffe für die Weberei. Man könne für die Ausfuhr den Webern jedenfalls als Ersatz nicht Rückzölle oder ähnliches gewähren. Die Zulassung auf Zeit bewirke nur, dafs der gröfste Teil des Zolls in die Tasche der Industriellen wandere. Alles Heil überhaupt vom Zoll zu erwarten, sei thöricht. Die Baumwollindustrie z. B. leide auch unter dem Wechsel der Mode. Früher hätten Landleute und Arbeiter Druckkattun (indienne) getragen, heute verschmähten sie dieses. „Es giebt unaufhörliche Variationen; die Erfindungen, Umformungen, Entdeckungen folgen einander mit einer solchen Eile, dafs, welches auch die Mafsregeln sind, die die Kommission ergreifen kann, um die Kategorieen ihres Tarifs zu vervielfältigen, sie niemals — niemals dazu kommen wird, alle Varietäten der Fabrikation zu treffen."

Wenn man aber die Industrie vor jeder Änderung schützen wolle, so müsse man die Patentgesetzgebung ändern, „statt die Erfinder zu ermutigen, sie verbannen, für sie die Bastille wieder errichten, sie einkerkern."

Man hätte die Steuerlast der einzelnen Staaten in Bezug auf die Industrie verglichen und namentlich Englands Vorrang hervorgehoben. Aber England habe doch dafür andere Steuern zu zahlen. Es sei ganz unmöglich, die so sehr verschiedenartigen Lasten der verschiedenen Länder zu vergleichen.

Die Regierung befolge den Grundgedanken, keinesfalls für eine Theorie, sondern nur für das Thatsächliche und Bestehende einzutreten. Angesichts der Agrarkrise in Frankreich und der Industriekrise in der ganzen Welt wäre es verwegen, sich auf neue Versuche in freihändlerischer Richtung einzulassen. Andrerseits könne die Regierung auch nicht die künstlichen Mittel des Zollschutzes anwenden. Frankreich sei trotz alles schreis und aller Gefahren unter der bisherigen Handelspolitik reicher geworden. Das erprobte System müsse man bewahren. —

Nach der ministeriellen Erklärung folgte eine kurze Anklagerede Martin Nadaud's (radikal. Socialist) gegen die Behauptung der Kommissionsberichte, dafs der Wert des französischen Arbeiters geringer sei, als der des fremden. „Ich sage, dafs das eine Schande für Franzosen ist, ich sage, dafs man kein Patriot ist . . . . , wenn man im Interesse des Geschäftsgewinnes so die französischen Arbeiter verleumdet." —

Für das Kommissionsprojekt trat dann noch Viette (Linke) ein. Er warf den Freihändlern Interessenpolitik vor. Wenn es um ihr Vermögen ginge, wären Freihändler sehr häufig ins Lager der Schutzzöllner übergegangen. Das neue Projekt des Ministers sähe dem alten verzweifelt ähnlich und wäre kaum als ein Entgegenkommen zu bezeichen.

Die Schlufsrede der Generaldiskussion hielt der berufenste Verteidiger der napoleonischen Politik von 1860, der ehemalige Minister des Kaiserreichs Rouher (Bonapartist), welcher selbst einen hervorragenden Anteil an den Verträgen und der Errichtung des herrschenden Konventionaltarifs gehabt hatte. Von Freund und Feind gleich aufmerksam angehört, gab er zunächst einen geschichtlichen Rückblick. Die Regierung Napoleons hätte keineswegs eine überstürzt angefertigte Arbeit geliefert, sondern für alle Zweige der Volkswirtschaft Autoritäten zu Rate gezogen. Sie mufste aber die höchst notwendige Reform aus eigener Kraft vollführen, weil sie im Parlament nicht die nötige Mehrheit dafür finden konnte. Jetzt wolle man wieder um Frankreich eine chinesische Mauer ziehen. Er halte sogar den Regierungsentwurf für viel zu hoch, wenn er auch, um das Mögliche zu erreichen, dafür eintreten wolle.

Die Regierung und die Kommission hätten beide unter dem Drucke der mafslosen Agitation im Lande, namentlich der Reden Pouyer-Quertiers, welcher die Krisis geschickt auszubeuten gewufst hätte, gestanden. Wie übertrieben Pouyer-Quertier schildere, gehe aus einer seiner Ansprachen deutlich hervor. Darin hiefse es: „England? oh! ich wünsche nicht das Los Englands; es ist verloren, ruiniert; der Pauperismus verschlingt es; die Besteuerung der Armen vernichtet es: sein ganzes Ackerland liegt in unfruchtbaren Brachen u. s. w.“

Um die Notwendigkeit der Zollerhöhungen zu beweisen, müfste man ein Inventar ganz Frankreichs machen und dann die Bilanz ziehen. Das sei unmöglich.

Rouher beleuchtete dann die einzelnen Teile der Volkswirtschaft und schilderte den allgemeinen Aufschwung seit 1860.

Die Landwirtschaft leide nur vorübergehend. Die Aufhebung der alten Zollgesetze hätte eine steigende Entwicklung der Transporte im In- und Ausland zu Gunsten der Volksernährung hervorgerufen. Hungersnöte wären ganz verschwunden; der allgemeine Reichtum hätte sich gehoben. Ein Vorteil wäre auch die Nivellierung der Getreidepreise durch den Weltmarkt. Die Landwirtschaft sei damit zufrieden gewesen und bis 1868 und noch darüber für den Freihandel eingetreten. Aber auch später wäre ein Emporsteigen zu verzeichnen. In den letzten Jahren sei die bebaute Fläche von 5800000 ha auf 6800000 ha ausgedehnt worden. Die Erträge wären von 5 auf $7^1/_2$ Milliarde gestiegen.

In der Viehzucht hätte sich nur die Zahl der Rinder vermindert. Aber früher hätte ein Rind durchschnittlich sechs Jahre gelebt. Heute erreiche es nur ein Alter von vier Jahren. Die Fleischproduktion betrage demgemäfs jetzt 13 Millionen Centner, die Einfuhr nur 1¼ Millionen, also 10%. Das sei doch noch keine Notlage. Natürlich könnten die schlechten Ernten nicht geleugnet werden. Aber das Heilmittel liege nimmermehr in der Allianz mit der Industrie. „Die Konsumtion des Volkes darf man nicht belasten." Die furchtbare Konkurrenz von Rufsland, Ungarn und Kalifornien sei übertrieben. Bei besseren Ernten und einer rationelleren Bewirtschaftung werde die Einfuhr wieder zurückgehen. Jeder Landwirt müsse sich selbst helfen.

Für die Industrie sei der wohlthätige Einflufs der Handelsverträge auch nicht zu verkennen. Die niedrigen Zölle hätten keineswegs die Überlegenheit des Auslands hervorgerufen. „Jeder Tarif", führte Rouher aus, „welcher zum Zweck hat, den ausländischen Erzeugnissen eine bevorzugte Stellung über die einheimischen zu geben, ist für mich ein verdammenswerter Tarif, und ich stofse ihn mit aller Energie zurück. Aber jeder Tarif, der zum Objekt hat, die Lasten des französischen Konsumenten zu verringern, die Summe, die dieser zu zahlen hat, dadurch zu vermindern, dafs er die Transportabgaben herabsetzt, scheint mir ein gutes und nützliches Ding zu sein."

Er prüfte dann die Lage der verschiedenen Gewerbe und fand überall ein Steigen der Umsätze, zumal eine gewaltige Entwicklung des Börsengeschäfts.

Die steigende Einfuhr sei allein auf den gröfseren Bedarf von Rohstoffen zurückzuführen. Die Ausfuhr Frankreichs nach England hätte vor der Krisis dauernd zugenommen und 700 Mill. fr. mehr, als die englische Ausfuhr nach Europa betragen. Die englische Handelsdomäne sei nicht Europa, sondern die übrigen Erdteile. Um die wirtschaftliche Lage eines Landes zu prüfen, müsse man dreierlei im Auge behalten: 1) die Bewegung der Rohstoffe; 2) die Fabrikatausfuhr; 3) die Einfuhr von Fabrikaten. Die Rohstoffimporte für die Industrie haben sich von 1856 bis 76 von 727 Mill. fr. auf über 2000 Mill. fr. abzüglich der Wiederausfuhr gesteigert. Das bedeute einen enormen Aufschwung der Industrie.

Die Fabrikationsausfuhr im Specialhandel sei demgemäfs von 1869—77 von 1750 Mill. fr. auf 2028 Mill. fr. angewachsen.

Die Fabrikateinfuhr habe von 1869 bis 77 im Mittel 373, nach 1877: 450 Mill. fr. betragen. Jedenfalls übersteige die Fabrikatausfuhr die Einfuhr ganz wesentlich, um das Fünffache.

Doch die Handelsbilanz allein bewiese nichts, es müsse eine Bilanz der Zahlungen und eine Bilanz der erzielten Gewinne hinzutreten. Eine solche sei aber sehr schwer zu kon-

statieren. Man dürfe auch nicht unberücksichtigt lassen, daſs jährlich an 200000 Fremde ins Land strömen, die etwa 300 Mill. fr. verzehren, ohne daſs das Zollamt dies verzeichne.

Wenn die Ausfuhr teilweise zurückgegangen sei, so liege das nicht am Tarif, sondern an der Mode, an den schlechten Ernten, an der Reblaus und anderen Faktoren. Die gestiegene Einfuhr sei also nicht die Ursache der Notlage, sondern umgekehrt, die Notlage hätte die Importe ins Land gerufen.

Rouher beschrieb dann das System der internationalen Kompensationen: „Man hat uns gesagt, daſs die Tarife moralische Kompensationen vorstellten . . . . . Nein, der Zoll ist eine Abgabe, welche sich mit der Ware verkörpert; wenn er sich an eine Materie wendet, die im Lande nicht ihresgleichen hat, so nützt der Zoll ganz und gar allein dem Staat." Solche völlig gerechtfertigten Zölle habe England. „Aber wenn Sie Zölle auf Fabrikate errichten, welche ihresgleichen im Inlande haben, so inkorporieren Sie diesen heimischen Erzeugnissen, diesen inneren Produkten, den ganzen Betrag des Zolls." Auch die Steuerlast, welche auf der Industrie ruhe, könne nicht kompensiert werden. Wollen denn die Groſsindustriellen ihre Steuern auf die andern französischen Bürger abwälzen? — Ein Hinweis auf Englands niedrigere Abgaben sei ungerechtfertigt. Das englische Budget sei nur scheinbar niedriger, da die Grafschaften für ihre Einnahmen und Ausgaben besondere Budgets hätten, die fast 1/2 mal so groſs seien, wie das des Staats. Die Ausgaben der französischen Departements verschwänden dagegen. Auch der Vergleich mit anderen Staaten sei schwer. Rouher ging dann an die Prüfung der autonomen Tarife anderer Länder Europas. Der Grund für deren Zollerhöhungen sei neben der Finanznot — Österreichs und Italiens — in der Furcht vor den Schritten Frankreichs zu suchen. In Frankreich sei die Schutzzollbewegung zuerst in Gang gekommen und hätte Einfluſs auf die Politik errungen. Deutschland, welches Frankreich die Meistbegünstigung geben müsse, wolle gegen Zollerhöhungen gerüstet dastehn.

Die Kommissionsanträge machten die europäischen Verträge schwierig. Und doch seien Verträge nötig, weil sie den Frieden und die Kultur- und Wirtschaftsentwicklung aller Länder förderten. Es handle sich auſserdem um ein groſses sociales Interesse. „Wir haben sehr gelitten . . . . andere Völker nahmen zu an Ausdehnung; wenn wir den Mut zum Fortschritt haben, können wir wachsen in der Höhe der Kultur." —

Nach der Rede Rouhers vom 22. und 23. Februar wurde trotz des Einspruchs von schutzzöllnerischer Seite die Generaldiskussion geschlossen.

2. Diskussion der Artikel.

Die Schlufsannahme liefs bereits erkennen, dafs die Kammermehrheit im grofsen und ganzen für die Regierung gewonnen war. Erst am 4. März kam der Tarif wieder auf die Tagesordnung der Kammer zur Beratung der Artikel. Um Zeit zu ersparen, schlug der Abgeordnete Lebaudy (linkes Centrum) vor, 1) die Dringlichkeit der Beratung zu erklären und 2) den Gesetzentwurf in 4 Sondergesetze nach den 4 Abschnitten des Tarifs einzuteilen, um diese gesondert dem Senat schicken zu können und so die Lesung zu beschleunigen. Beide Anträge wurden angenommen, obwohl die Gefahr vorlag, dafs der Senat Zollvorschläge der Kammer, z. B. bezüglich der Rohstoffe, zurückweisen oder umändern konnte, auf Grund deren die Kammer die Zölle in einem anderen Teil des Tarifs — bei Fabrikaten — noch erhöhen wollte.

Man begann mit der Abteilung der ländlichen Produkte. Artikel nach Artikel wurde verlesen und diskutiert. Ein heftiger Kampf erhob sich um die agrarischen Forderungen. De Kerjégu bot den Industriellen noch einmal die Allianz an, aber die Verständigung war so kurz vor der Abstimmung nicht mehr herbeizuführen. Fast sämtliche Wünsche der Landwirte wurden abgelehnt; Wolle, Lein, Hanf, rohes Holz, ölhaltige Samen, Rohseide blieben zollfrei. Ebenso wurden die Kommissionsbeschlüsse auf rohe Felle, Talg, Fett, Korn und Salzfische verworfen. Überhaupt folgte die Kammer der Kommission nur in den Punkten, in denen sie mit der Regierung im Einverständnis war. Die Agrarier erhielten schliefslich nur 4 fr. auf Kühe und 1,50 fr. auf Widder und Schafe. Angesichts dieser Thatsache konnte sich de Kerjégu nicht enthalten, vor Zorn und Schmerz auszurufen: „Gegenüber dem wahren Delirium der Unterdrückungen, welches die Kammer hinsichtlich der Schutzzölle ergriffen hat, braucht man schon einigen Mut, um gegen den freihändlerischen Kurs anzukämpfen“.

Die Debatte über die Textilrohstoffe nahm natürlich den gröfsten Raum ein. Die Deputierten der Seidenproduktionsgebiete forderten einem Wunsch des Bundes der Landwirte entsprechend einen Zoll von 10 % statt der Freiheit der Rohseide. Aber die Hauptseidenindustrie von Lyon war dagegen. Da sie grofsenteils für den Export arbeitete, war sie stets freihändlerisch gewesen. Ein Zoll in Verbindung mit Rückzöllen war ihr aber unannehmbar; da man kein Mittel besafs, den Stoff bei der Ausfuhr zu erkennen. Die Antragsteller brachten hauptsächlich die Klagen der Seidenzüchter und Maulbeerbaumpflanzer über die zu dieser Zeit in grofsem Mafsstabe aufgetretene Krankheit der Seidenwürmer zum Ausdruck. Energische Verteidiger ihrer Ansprüche waren

de Valfons (rechtes Centrum), Loubet (gemäfs. Republ.) und Madier de Montjau (radikal). Für die Lyoneser Industrie sprach Eduard Millaud (republ. Union), für Saint-Pierre-lès-Calais Ribot (linkes Centrum). Mit 338 gegen 88 Stimmen wurde das Amendement abgelehnt.

Ähnlich ging es mit den Vorschlägen für Baumwolle, Wolle und Lein. Méline hatte trotz der gröfsten rednerischen Anstrengungen einen Mifserfolg zu verzeichnen. Unter seinen Anhängern protestierte Doutresme (gemäfs. Republ.) von Elbeuf im Namen der demokratischen Interessen gegen das Princip der Konkurrenz, welches durch die mechanischen Webereien errichtet sei. Das sei eine Gefahr für die Handwerker. Nun trat wiederum Rouher in die Schranken, um sich in schlagender Weise gegen diese Ausführungen zu erklären: die Maschinenarbeit sei eine der gebieterischen Notwendigkeiten der modernen Industrie; sie hätte dem Arbeiter genützt durch Schonung seiner Kraft und Gesundheit, durch Erzielung höherer und stabilerer Löhne. „Ich leugne es nicht,“ sagte er zum Schlufs, „dafs sittliche Vorzüge für die Familienwerkstätte sprechen; aber können Sie diese denn in einem Lande wieder errichten, während sie aus allen anderen Industrieländern verschwunden ist? Suchen Sie nicht die fortschreitende Bewegung der mechanischen Webstühle aufzuhalten; denken Sie daran, dafs dies eine siegreiche Eroberung ist, und dafs niemand den Anspruch machen kann, sie zu vernichten, ohne weit in die Zustände der Vergangenheit zurückzukehren.“ — Rouher drang mit seiner Auffassung durch, und der Minister Tirard gewann Schritt für Schritt. —

Auch in der Metallindustrie zeigte sich der Unterschied der Auffassung der Regierung von der der Kommission. Die Ideen des Monopols des heimischen Marktes waren lebendig geworden, fanden aber bei dem Minister keinen Anklang. Im einzelnen verwandte sich Tirard mit Erfolg besonders für die Wiedergleichsetzung der Stahlräder mit den Eisenrädern. Stahlräder brauchten dieselben Produktionsbedingungen, wie Räder aus Schmiedeeisen. Im Zollamt könne man beide Arten aufserdem nicht unterscheiden. Zwischen dem gemeinsten Stahl und den besten Fabrikaten aus Eisen läge eine unendliche Reihe von Zwischenprodukten, bei denen man nicht sagen könne, wo der Stahl aufhöre und das Eisen anfange.

Bei landwirtschaftlichen Maschinen ging die Kammer sogar über Tirard, der hier die gewöhnlichen Eisenzölle anwenden wollte, hinaus. Auf einen Antrag Frank Chauveau (gemäfs. Linke) hin machte sie diese gänzlich zollfrei und erfüllte damit zugleich einen lange gehegten Wunsch der Agrarier, den sie nur den Industriellen zuliebe zurückgestellt hatten.

Ich kann an dieser Stelle natürlich nicht alle Tarifnummern einzeln aufzählen, und führe nur noch weniges aus der bis zum 4. Juni dauernden Specialdebatte an.

Der Minister Tirard wandte sich vor allem gegen das Princip der Staatseinmischung, das die schutzzöllnerische Partei beseelte: „Den Staat zu dem grofsen Regulator der Produktion zu machen, heifst ihn dahin treiben, sich in Dinge zu mischen, die ihn nichts angehen. Zu wollen, dafs die Zolltarife der Spekulation zu Hilfe kommen, dafs sie jedes Privatunglück vorhersehen, ist vollständig unmöglich".

Andere Redner fanden die Garantie des Preises durch den Staat direkt socialistisch. —

Im allgemeinen verwarf die Kammer alle Zollerhöhungen der Kommission und hielt sich an den Regierungstarif oder ermäfsigte diesen sogar. Die Freihändler schmerzte es nur, dafs Kohle nicht vom Zoll befreit und die Abgabe von Petroleum nur herabgesetzt, aber nicht beseitigt würde. Wichtig ist noch, dafs ein schutzzöllnerischer Antrag, den Alkoholgehalt beim Wein von 15 Grad auf 12 Grad herabzusetzen, abgelehnt wurde.

Das Princip der Regierung, die Erhaltung des status quo mit der Zollerhöhung von 24 % für nichtmeistbegünstigte Nationen gab den Ausschlag.

Die übrigen Artikel des Gesetzes, welche von den Entrepotzuschlägen für gewisse Produkte, von dem Kolonialregime und anderem handeln, wurden ebenfalls nach der Regierungsvorlage genehmigt. Die Entrepotzuschläge trafen Erzeugnisse aufsereuropäischen Ursprungs, welche aus europäischen Ländern zur Einfuhr kamen, meist Kolonialwaren, in der Höhe von 3—12 fr. auf 100 kg (aufser dem Zoll). Höhere Abgaben sollten nur Gewürze (40 fr.), Thee (60 fr.), Indigo (25 fr.), Seidengewebe (100 fr.), Porzellan von China und Japan (30 fr.), Zellenschmelz, émail claisonné (50 fr.), Broncen (40 fr.), Möbel (30 fr.) und Muskatnüsse (40 und 50 fr.) entrichten.

Daneben gab es noch etwa 20, meist landwirtschaftliche Produkte aus europäischen Ländern, die mit Zuschlagsabgaben von 75 cents. bis 5 fr. bedacht waren, wenn sie nicht direkt aus den Erzeugungsländern kamen.

Die französischen Kolonieen wurden dem Generaltarif unterworfen. Nur verschiedene wohlriechende Hölzer und Seesalz vom Senegal und aus anderen Kolonieen blieben zollfrei. Algier wurde handelspolitisch im allgemeinen dem Mutterlande gleichgestellt.

Zum Schlufs erwähne ich noch die wichtige Abstimmung über den ursprünglich von der Regierung vorgeschlagenen und von der Kommission in etwas geänderter Form beibehaltenen Kampfzoll von 20 % für Länder, welche französische Waren über Gebühr hoch belasteten. Tirard verlangte jetzt energisch

die Ablehnung dieser Regierungsvollmacht, weil die Zolldrohung von 20% zu Repressalien führen würde und außerdem die Schutzzöllner bei jeder Änderung der ausländischen Tarife nach den 20% rufen würden. — Die Kammer verwarf die 20% nach dem Wunsche der Regierung. —

Die freihändlerische Presse folgte dem Gange der Ereignisse mit sichtlichem Behagen. Fournier de Flaix konnte sogar im Journal des Économistes sagen: „Die prohibitionistische Partei und das Schutzzollsystem haben eine Niederlage erlitten, von der sie sich nicht so bald erholen werden".

VI. Kapitel.

Der Tarifentwurf im Senat.

1. Kommissionsbericht.

Aber es blieb noch die Lesung des Tarifs im Senat übrig, und in dieser Körperschaft besafs die Schutzzollpartei eine gröfsere Gefolgschaft, als in der Kammer.

Präsident der zur Prüfung der Vorlage eingesetzten Senatskommission wurde der Grofsindustrielle Feray (konserv. Republ.) aus Essonnes, Generalberichterstatter der Mann, gegen welchen sich schon in der Kammer der Hauptansturm der wirtschaftlich Liberalen gerichtet hatte, Pouyer-Quertier (Rechte).

Die einzelnen Teile des Tarifs, wie sie als Sondergesetze von der Kammer dem Senat überwiesen waren, hatte die Kommission vernünftiger Weise wieder in ein Gesetz verwandelt. 16 Sonderberichte besprechen die verschiedenen Abschnitte des Tarifs. Aber das Jahr 1880 ging vorüber, ohne dafs die Kommission an das Ende ihrer Beratungen gelangt war. Erst am 3. Februar 1881 legte Pouyer-Quertier seinen Generalbericht dem Senate vor.

Pouyer-Quertier hob als leitenden Grundsatz für die Tarifberatung hervor, dafs man die künftigen Verträge im Auge behalten müsse. Ein zu schwacher Tarif würde Frankreich der Gefahr aussetzen, von seiten der fremden Mächte keine Konzessionen zu erhalten. Diese würden dann vorziehen, auf sich den niedrigen Generaltarif angewendet zu sehen, ohne dafs sie ihrerseits zu Zollverringerungen verpflichtet wären.

Zollerhöhungen seien ferner durch die Ergebnisse der Handelsbilanz, durch das Vorgehen Spaniens, Italiens, Österreich-Ungarns und Deutschlands in schutzzöllnerischem Sinne und durch die Konkurrenz Rufslands, Kanadas, Indiens und besonders der Vereinigten Staaten von Nordamerika, denen Pouyer-Quertier allein einen ganzen Abschnitt seines Berichtes widmete, gerechtfertigt.

Der Berichterstatter führte dann im einzelnen die Beschlüsse der Kommission an und hob dabei namentlich die Punkte hervor, in denen sie eine abweichende Stellung gegenüber der Deputiertenkammer einnahm.

Bei den animalischen und vegetabilischen Stoffen, also den Produkten der Landwirtschaft, empfahl die Minorität die Beibehaltung der Kammerbeschlüsse, die Majorität nahm aber Erhöhungen vor. „Es handelt sich darum, die erste und nationalste unserer Industrieen zu retten.“ An eine Weizenzollerhöhung wagte sich die Senatskommission aber nicht heran. Weizen behielt den Zoll von 60 cents. auf 100 kg. Dagegen wurde Roggen, Mais und Hafer, welche die Kammer zollfrei gelassen hatte, ebenfalls mit der Abgabe von 60 cents belegt. „Das ist eine erste der Landwirtschaft gegebene Genugthuung.“ Man sprach sich auch darüber befriedigt aus, dafs der Minister Tirard vor der Deputiertenkammer die Verpflichtung übernommen hatte, die ländlichen Produkte nicht in die Vertragstarife mit aufzunehmen, sodafs das Land im Notfall zu geeigneten Mafsregeln noch immer schreiten konnte. — Die Rohstoffe blieben frei. — Die Viehzölle und die Abgaben von Fleisch hingegen mufsten sich eine Steigerung gefallen lassen. — Einen leichten Zoll erhielten die vordem freien, ölhaltigen Samen. — Im allgemeinen sind die Gaben für die Landwirtschaft höchst mager zu nennen. Die wichtigste agrarische Forderung ‚Zölle auf Weizen und Rohstoffe!‘ blieb jedenfalls unerfüllt. —

Unter den Metallwaren erhöhte man den Zoll für Eisendraht, Stahlräder und Reifen. Ferner nahm man wieder die von der Kammer fallen gelassenen Zölle von 6 fr. auf landwirtschaftliche Maschinen, von 20 fr. auf Nähmaschinen, von 175 und 350 fr. auf Nadeln auf. Man steigerte die Abgaben von Gitterwerk aus Eisen oder Stahl und von Schrauben. —

Bei den chemischen Produkten wich die Kommission in entgegengesetztem Sinne von der Kammer ab. Sie schuf einige Ermäfsigungen, und zwar für Weinsteinsäure, Schwefelammoniak, Chromat von Pottasche und Farben von Anilin und Toluidin. Es macht aber einen des komischen Beigeschmacks nicht ganz entbehrenden Eindruck, wenn Pouyer-Quertier im Hinblick auf diese Erniedrigungen — die einzigen im ganzen Zolltarif — schreibt: „Damit hat die Kommission den Beweis der Unparteilichkeit geliefert, mit der sie alle Punkte des Generaltarifs geprüft hat“. Übrigens machte die Kommission ihr Abweichen vom Wege des Schutzzolls damit wieder gut, dafs sie für zahlreiche andere Säuren und Chemikalien, ferner für Seifen und Parfümerieen die Zölle erhöhte. —

Bei dem Kapitel ‚Getränke‘ führte man lebhafte Klage über Phylloxera und Oïdium, die dem Weinbau so sehr geschadet hätten, dafs Frankreich aus einer exportierenden eine

imponierende Nation geworden wäre. Man fühlte sich auch durch die Alkoholeinfuhr Deutschlands beunruhigt. Doch änderte man nichts an den Zöllen. Nur für Wein und Weinessig schlug man eine Erhöhung von 4.50 auf 6 fr.

Die Abgaben von Töpfwaren, Gläsern und Krystallen erlitten keine Veränderung; das Gleiche gilt für Papier, Felle, Waffen und Munition, Holz- und Musikwaren, und die unter der Rubrik „Verschiedenes" stehenden Fabrikate. —

Seile und Bindfäden in dem Kapitel „Sparterie" behandelte man wie Garne von Hanf und Flachs. —

Den grössten Teil des Berichtes nahmen Garne und Gewebe ein. Im Punkt der Seide schloss man sich der Kammer an, nur dass man gezwirnte Garne aus Flockseidenabfall den gezwirnten Garnen aus Lein, Hanf, Wolle und Baumwolle gleichsetzte, also statt der Erhöhung von 15% über die einfachen Garne in den Tarif 30% schrieb.

Pouyer-Quertier beklagte für alle Textilien das Fallen der Ausfuhr und das Wachsen der Konkurrenz. Die Seidenfabrikate von Krefeld und Zürich machten Lyon erfolgreichen Wettbewerb. Lein und Hanf hätten gegen England, Belgien, Österreich, Italien und Russland zu kämpfen. Am meisten leide die Baumwollenindustrie. Das liege aber nicht am Verlust Elsass-Lothringens, weil dort auch, und zwar schon vor 1870, die Not gross gewesen sei. Für Baumwollengarne hatte die Kommission deshalb die Kategorienzahl vermehrt, bis auf Garne, die in 1 kg 100000 Meter massen. Neben diesen feinsten Garnen gab man den beiden untersten Klassen einen erhöhten Zoll, um damit der Spinnerei der Normandie aufzuhelfen, deren gröbere Produkte sich kaum mehr halten konnten. In den anderen Klassen erneuerte man alle Beschlüsse der Kammerkommission.

Für die Baumwollengewebe beliess man es bei der Vorlage, nur für Gewebe aus gefärbtem Garn vertrat man sehr energisch die von der Kammer abgelehnten Forderungen Mélines.

Unter den Wollgeweben erhöhte man nur drei Nummern im Sinne der Kammerkommission.

Bei Jute blieb alles bei den bisherigen Bestimmungen. —

Die übrigen Artikel des Gesetzes liess man gleichfalls unberührt bestehen. Unter die Vorzüge des ganzen Tarifs rechnete Pouyer-Quertier besonders die Umwandlung der Wertzölle in spezifische: „Das ist eine ausgezeichnete Massregel, der Ihre Kommission sich ohne Bedenken angeschlossen hat".

Im ganzen hatte die Senatskommission von 647 Kapiteln nur 37 meist im Sinne von Erhöhungen geändert. Sie versuchte auch nur ihre verhältnismässig liberale Gesinnung zu zeigen, als sie die weiter vorgeschlagene Kampfzollerhöhung von [illegible]0% [illegible] und hoffte bestimmt auf Annahme ihrer Anträge im Plenum.

2. Generaldiskussion.

Vom 14. bis 18. Februar 1881 beschäftigte die Generaldiskussion der Vorlage den Senat. Ich kann mich bei der Schilderung derselben kürzer fassen, weil die Vertreter der einzelnen Gruppen im wesentlichen dieselben Gedankengänge, wie ihre Freunde im Hause der Abgeordneten vorbrachten. Der Vorsitzende der Kommission, Feray, leitete die Debatte mit einem kurzen Hinweis auf die Arbeit derselben ein. Die Grundlage des Tarifs sei das Zollsystem von 1860, mit dem man nur einige Verbesserungen als Kompensation der Kriegslasten von 1870/71 und der günstigeren Produktionsbedingungen des Auslands vorgenommen habe. Man mufste auch die protektionistischen Tendenzen in den anderen Staaten Europas und Amerikas berücksichtigen. So sei in Deutschland für Eisen in Barren, das vorher frei war, ein Zoll von 3 fr. eingeführt werden.

Der folgende Redner, Fresneau (klerikal, Legitimist) beklagte Frankreichs Inferiorität in der Industrie. Der Hauptgrund der teueren Produktion sei die geringere Leistung des französischen Arbeiters bei höheren Löhnen. „Die Arbeitskraft (la main d'œuvre), um ein Drittel in Frankreich teurer, als in den anderen Staaten des Kontinents, ist das wahre Hindernis für unsere Ausfuhr.“ Fresneau schilderte dann zahlenmäfsig das Wachsen der Einfuhr und das Zurückbleiben der Ausfuhr.

Für die Landwirtschaft bedeutete ihm der Weltgetreidemarkt ein grofse Gefahr: „Das einzige Gerücht eines Krieges zwischen Rufsland und der Türkei hatte genügt, um England, aus Furcht vor einem gröfseren Übel, in die Lage zu versetzen, das Nahrungsmittel des Arbeiters, das Nahrungsmittel des Armen, in 48 Stunden um 40% steigen zu sehen.“

Auch die Konkurrenz Amerikas sei für Europa bedeutsam. In 6 Monaten wären 80000 Rinder nach Liverpool eingeschifft worden, sodafs England die Peripneumonie hätte erfinden müssen, um die Tiere aus gesundheitlichen Gründen zurückzuweisen.

Fresneau wies zum Schlufs auf die hohe Steuerlast hin, unter der die Landwirtschaft seufze, und beklagte das Fallenlassen der Rohstoffzölle. Die Industrie denke nur an sich und den Ausfuhrhandel. —

Diesen Klagen trat am folgenden Tage der Senator Foucher de Careil (link. Centrum) entgegen. Die Landwirte sprächen immer: Es gäbe in Frankreich eine doppelte Gesetzgebung, 1) für die Industrie; 2) gegen den Ackerbau. Das sei übertrieben, wenn man auch eine etwas ungleiche Behandlung zugeben müsse. Die Landwirtschaft müsse sich allein helfen: „Der Kaiser hat die Landwirtschaft durch die Handels-

freiheit in das Wasser geworfen, aber nicht um sie zu ertränken, sondern um sie schwimmen zu lehren.“ Das beste sei: „Freiheit und eine mit gleichem Mafs für alle messende, weise und gemäfsigt schützende Regierung.“

Schärfer für die Protektion trat Dufournel (link. Centrum, Gruppe Feray) ein. Die kleinen Mittel, welche Tirard der Landwirtschaft verspreche, wären zu gering. Man solle die Arbeit heben, aber nicht die der Luxusindustrieen allein, sondern der Landwirtschaft. Das Hereinströmen fremder Reichtümer ins Land nütze gar nichts. Er erinnere an Spanien, das trotz der Überschwemmung mit Gold zu Grunde gegangen sei, weil es die Arbeit vernachlässigt habe. Die ganze produzierende Klasse hoffe auf die Protektion der Arbeit durch die Stimme des Senats!

Im Gegensatz zu Dufournel verteidigte ein Mitglied der Minderheit der Kommission, der Senator Gaston Bazille (Linke), den Regierungsentwurf. Er war ein Agrarier aus dem Süden Frankreichs und mehr dem Freihandel geneigt.

Bazille begann mit einer Kritik der Handelsbilanzlehre. Für die Einfuhr zahle man dem Ausland keineswegs einen Tribut. Bei jedem Handel empfange und leiste man stets nur den Gegenwert. — Dann ging er auf die Lage der Landwirtschaft ein. Diese müsse immer auf der wissenschaftlichen Höhe der Produktionsmethoden bleiben. Das sei ein besserer Schutz, als das Palliativmittel der Zölle. Ein Kompromifs mit der Industrie sei höchst schädlich. Der Landwirt brauche billige und gute Geräte, Maschinen und dergleichen. Für ein Linsengericht gäben die Agrarier den Vorteil, den sie von billigen Industrieprodukten hätten, hin.

Auch der folgende Redner, Claude (linkes Centrum) aus dem Departement der Vogesen, besprach die Handelsbilanz. Die Meinung, dafs eine Nation um so reicher sei, je mehr die Importe die Exporte übersteigen, sei ein bedauerlicher Irrtum. England hätte als Ersatz seine riesige Handelsmarine, deren Fracht die geringere Ausfuhr ausgleiche, und die Zinsen der im Ausland angelegten Kapitalien. Claude warf dann einen Blick auf die theoretische Seite der Frage und verteidigte gegenüber Freihandel und Schutzzoll die Theorie von der Kompensation. Leider sei der Urheber dieser Lehre, welcher auch den Namen Kompensation geprägt habe, Léonce de Lavergne, nicht mehr am Leben. Der Redner suchte die Linke dadurch für die Kommissionsvorschläge zu gewinnen, dafs er ihnen die Zwecklosigkeit ihrer Bemühungen vor Augen führte, weil der Generaltarif, da er wegen der Verträge überhaupt praktisch nicht angewendet würde, ungefährlich sei. „Ich glaube, dafs niemand den Gedanken hat, dafs der Tarif, welcher uns vorliegt, angewendet werden soll. Wenn dies geschehen sollte, so würde ich selbst sagen, dafs er zu hoch ist. Ich

verlange nicht soviel; alle Welt fühlt es, die Regierung weifs es, wir wissen es alle, dafs der Generaltarif niemals angewendet wird. Es scheint also, dafs es im Grunde gar kein so grofses Interesse giebt, Reduktionen oder Erhöhungen des Tarifs zu erlangen."

Einzelne Erhöhungen zum Schutz der Industrie seien aber doch nötig. Ihr Wohlergehen sei zugleich das der Landwirtschaft, deren Hauptabnehmerin sie, und nicht das Ausland, wäre.

Im Sinne Gaston Bazilles antwortete der bekannte Freihändler Joseph Garnier (Linke), der Chefredakteur des Journal des Economistes.

Er zog in witziger und die Aufmerksamkeit fesselnder Weise mit denselben Gründen und ähnlichen Beispielen, wie Rouvier in der Deputiertenkammer, gegen die Theorie der Handelsbilanz zu Felde. Kompensation wäre nur ein anderes Wort für Protektion. Der Zoll sei die schlechteste aller Steuern.

Garnier erwiderte kurz der Senator Tolain (republ. Union). Die Theorie des laissez faire passe nicht für das praktische Leben. Der Zoll könne erst im Zeitalter der allgemeinen Civilisation und des Weltfriedens verschwinden.

Die Regierung hatte bisher geschwiegen. Der anwesende Minister Tirard wartete die Rede des Generalberichterstatters Pouyer-Quertier ab, um, wie er nachher eingestand, die Arbeit der Kommission nach ihrer Verteidigung durch das Haupt der Schutzzöllner um so wirksamer angreifen zu können. In der That bestand ein Widerspruch zwischen den Reden der Protektionisten und ihren Thaten. Pouyer-Quertier hatte in seinem Bericht zahlreiche Verbeugungen vor der Landwirtschaft gemacht und ihre Notlage hervorgehoben; ihren Tarifforderungen aber hatte er nur in sehr dürftiger Weise Rechnung getragen. Es war nun ein taktisch durchaus geschickter Zug von Tirard, bei der Zusammensetzung des Senates eine Spaltung der protektionistischen Mehrheit durch Trennung der Agrarier von den Industriellen herbeiführen zu wollen. Nur dadurch konnte überhaupt Tirard die Durchsetzung seiner Grundsätze erreicht sehen.

Pouyer-Quertier hatte seinerseits auch die Rede des Ministers abgewartet, um deren Angriffe im einzelnen zurückweisen und ihre Schwächen ausnutzen zu können. Als aber Tirard erklärte, er würde erst nach ihm sprechen, weil er vorher eine Begründung der widerspruchsvollen Kommissionsvorlage erwarte, sah sich Pouyer-Quertier gezwungen, zuerst in die Schranken zu treten.

Die Handelsverträge wolle er principiell nicht angreifen. Die Politik von 1860 aber hätte eine ungünstige Wirkung gehabt. Ihr Zweck, neue Märkte der Industrie und Landwirtschaft zu eröffnen, sei nicht erreicht. Seidenwaren und Wein

sollten die Welt überschwemmen. Statt dessen werde nun Frankreich von den Fabrikaten des Auslands überschwemmt. Die Weinausfuhr hätte sich allerdings auch durch die Phylloxera vermindert. Aber noch vor dem Auftreten der Reblaus wäre die Ausfuhr nicht in dem erwarteten Mafse gestiegen. Namentlich nach England sei sie schwach geblieben, weil dort der Thee den Wein verdrängt hätte. Frankreich allein sei der Hauptabnehmer seiner Weine.

Der Export der Seidenwaren sei von 500 Mill. fr. im Jahre 1859 auf 188 Mill. fr. 20 Jahre später gefallen.

Und für die erhoffte und nicht eingetretene Steigerung der Ausfuhr hätte man den Ruin der Handelsmarine in Kauf nehmen müssen. Erst das neue Gesetz (vom 29. Januar 1881, auf das ich später genauer eingehen werde) mit seinen Prämien hätte hier wieder Wandel geschaffen.

Die Einfuhr wachse zur selben Zeit zusehends. Dabei schlössen die anderen Staaten ihre Thore. Amerika, dessen gewaltige Produktion über Europa hereinbreche, und welches die französischen Waren, namentlich Weine, besonders hoch belaste, gedeihe prächtig bei dem Schutzzollsystem. Die französischen Landwirte könnten das hl Getreide nicht unter 20 bis 22 fr. abgeben, Amerika aber teilweise schon für 14 fr. Die Hoffnung auf eine Erschöpfung des dortigen Bodens sei ausgeschlossen.

Was für Abwehrmittel gäbe es nun? Der Freihandel habe in England die Landwirtschaft ruiniert. Die Vieheinfuhr könne dort nur durch Mafsregeln der Gesundheitspolizei beschränkt werden. Auch sonst habe der Freihandel abgewirtschaftet. Rufsland, Italien, Österreich, Deutschland, Spanien, Portugal und Kanada hätten ihre Tarife erhöht. Das müsse Frankreich befolgen.

Der Landwirtschaft könne man allerdings nicht mehr, als die Kommission biete, augenblicklich gewähren, namentlich nicht einen Zoll auf die Rohstoffe der Industrie.

Gleichheit vor der Steuer sei auch sein Grundsatz. Die Produzenten zahlten aber zu viel Abgaben; man müsse also den Fabrikanten entweder diese Steuern zurückgeben oder zur Kompensation die fremde Einfuhr belasten. Der Aufsenhandel werde überschätzt; der innere Markt müsse entwickelt werden. Ohne Schutz sähe die Industrie sich gezwungen, die Löhne zu reduzieren; das sei eine politische und sociale Gefahr.

Die Lehre von der Handelsbilanz sei vollständig richtig. Auch die engliche Industrie habe unter der Freiheit schwer zu leiden. Frankreich sei aber in ungünstigerer Lage, weil es nicht, wie England, Kolonieen für den Export besitze.

Die Textilindustrie lebe im ärgsten Notstande, viele Spinnereien müfsten geschlossen werden. Nur die Kammwollgarne in Reims, Fournies und Roubaix prosperierten, weil sie am

besten geschützt wären. Kardierte Wolle aber unterliege der Konkurrenz. Die Lyoneser Seidenhändler seien freilich zufrieden, weil sie nicht Fabrikanten, sondern nur Spekulanten seien, die die Heimarbeiter Lyons je nach der Geschäftslage beschäftigten. In Hanf und Flachs wäre die Zahl der Spindeln von 750 000 auf 50 000 gesunken. Der Minister solle doch einmal die grofsen Industrieen, welche von der Zollreform von 1860 Vorteil gehabt hätten, aufzählen.

Pouyer-Quertier schlofs mit einer beweglichen Klage über die notleidende Landwirtschaft: „Die Produktion von Weizen ist ebenso unerläfslich, wie ein gutes Heer.“ Der Ackerbau brauche eine unmittelbare Hilfe, nicht Versprechungen.

Der Handels- und Landwirtschaftsminister Tirard antwortete sofort. Der Bericht der Kommission und ihre Vorschläge ständen in Widerspruch. Pouyer-Quertier klage über die Landwirtschaft, hätte aber keinen einzigen Zoll auf Cerealien vorgeschlagen.

Wie stände es überhaupt mit der Volkswirtschaft? Pouyer-Quertier behaupte, von 1849 bis 1859 wäre ein Fortschritt zu verzeichnen gewesen und die Ausfuhr gestiegen. Das gab Tirard zu, doch bestritt er den Einflufs der damaligen Schutzzollgesetzgebung und hob als Hauptgrund dieser Entwicklung die englischen Zollreformen von 1842–60 hervor. Mit der Öffnung des britischen Marktes mufste sich der französische Export naturgemäfs vergröfsern. Für England sei dies kein Nachteil, sondern ein grofser Segen gewesen. Auch die französischen Regierungen hätten dies damals eingesehen und wollten gleichfalls zur Handelsfreiheit übergehen. Aber bis 1860 wären alle Pläne an der mächtigen Koalition der industriellen Oligarchen gescheitert.

Im übrigen sei auch später die Ausfuhr gestiegen. Trotz der schlechten Ernten hätte sie von 1876 bis 1880 im Mittel 3365 Mill. fr. erreicht, während sie 1850 bis 1854 nur 1296 Mill. fr. betrug. Die Einfuhr wäre auch gewachsen. Aber das sei kein Unglück, weil ihr Gegenstand Stoffe wären, die der französische Boden zu wenig oder gar nicht erzeugte: Wolle, Seide, Bauholz, Kohle, Petroleum und Baumwolle, Jute, exotische Hölzer. Sogar Wein müsse Frankreich jetzt importieren. Aber gegen die Reblaus und ebenso gegen die Krankheit des Seidenwurms helfe kein Zolltarif. Könne denn ferner die Getreideeinfuhr aus Amerika als ein Unglück betrachtet werden, da sie doch Frankreich vor einer Hungersnot bewahrt habe? Eine fortdauernde, vernichtende Einfuhr von dorther sei undenkbar. Jenseits des Oceans gäbe es auch ein beständiges Schwanken der Produktion und der Preise. Das Gleiche gelte von Rufsland und Ungarn. Rufsland zumal sei sogar häufig auf eine Einfuhr angewiesen.

Was nun die Industrie anbetreffe, so sei die Fabrikatausfuhr beständig gestiegen, wenn auch die Preise gefallen wären. Die vermehrte Einfuhr ginge auf Rechnung der Rohstoffe, die die Industrie doch nicht entbehren könne.

Der Preis der Nahrung aber für die grofse Bevölkerung könne nicht erhöht werden. Niemals sei Fleisch und Getreide so teuer gewesen, wie heute. Die Armenverwaltung hätte deshalb bereits eine Krediterhöhung beantragt. Aufserdem ginge die Regierung vielleicht schon zu weit. Ihre Mafsregeln gegen gesalzenes Fleisch, ein billiges Volksnahrungsmittel, wegen der Trichinengefahr seien ja dringend nötig, aber nun dürfe man doch nicht auch die Kosten des frischen Fleisches erhöhen.

Man fordere immer Steuerermäfsigungen. Hätte die Gesetzgebung nicht bereits die Abgaben von Zucker und Wein herabgesetzt? Was nun die Gleichheit der französischen und fremden Produkte vor der Steuer anbelange, glaube man denn, das Ausland bezahle den Zoll? In Wirklichkeit entrichte ihn nur der französische Konsument. Man hätte Frankreich mit Steuern überlastet gefunden: als Heilmittel schlüge man nun eine neue Belastung, die Erhöhung der Tarife, vor.

Wie könne man blofs Frankreich als durch die liberale Handelspolitik ruiniert schildern, wenn vor aller Augen die deutlichsten Zeichen des Wohlstandes sich kund gäben? Das zeige sich schon am Stande der Sparkassen:

1859 hätte es 599 Sparkassen mit 336 Mill. fr. Einlagen.
1879 aber 1362 „ „ 1149 „ „ „

gegeben. Die Rolle der Regierung sei nicht leicht. Der eine rufe nach Schutz, das verstofse wieder gegen die Interessen des anderen. Der Augenblick, einen Schritt auf dem Wege des Freihandels weiter zu gehen, sei allerdings schlecht gewählt. Aber ein Rückschritt sei wenigstens nicht nötig.

Am folgenden Tage, dem 18. Februar 1881 nahm Pouyer-Quertier noch einmal das Wort zur Erwiderung, und auch Tirard sah sich zu einer Entgegnung genötigt. Beide präcisierten ihren Standpunkt: keiner gab nach. Dann wurde die Generaldiskussion geschlossen.

3. Diskussion der Artikel.

Vom 18. Februar bis zum 24. März beriet man die Artikel. Zuerst zeigte sich die Allianz der Industriellen und der Agrarier trotz der energischen Opposition des Handelsministers durchaus fest. Mit 155 gegen 121 Stimmen erhöhte der Senat den Zoll für Rinder von 6 fr. auf 30 fr. pro Kopf. Ebenso steigerte man die Abgaben von Pökelfleisch und Schweineschmalz; ferner schuf man für Roggen, Mais und Hafer, Cerealien, welche die Kammer frei gelassen hatte, einen Zoll von 60

cents. auf den metrischen Centner mit Verdoppelung des Zolles für Mehl aus diesen Produkten. Erhöhungen erfuhren noch die Zölle von Wein, Orangen und Citronen, Rosinen, Terpentinessenzen. Weiter ging man aber nicht für die Landwirtschaft. Der höhere Weizenzoll wurde verworfen. Ebenso blieb es bei der Zollfreiheit der ölhaltigen Samen und Früchte, der Zollfreiheit von rohen Fellen, Wolle, Flachs, Hanf, Seide in Cocons, roh oder gezwirnt, und Holz.

Der Minister Tirard, unterstützt von den Senatoren Gaston Bazille (Linke) und Barne (republ. Union) erreichte also gegenüber den Anstrengungen von Fresneau (Legitimist), Pouyer-Quertier (Monarchist), Paris (Monarchist) und Ancel (rechtes Centrum) wenigstens, dafs die wichtigeren Agrarprodukte nach dem status quo behandelt wurden.

Die Agrarier konnten bei dieser Sachlage unmöglich geneigt sein, sich die Industriefabrikate verteuern zu lassen. Schon die Regierungstarife mit den 24 % Erhöhung gingen ihnen zu weit, wenn etwa die Vertragsverhandlungen scheitern sollten. Andrerseits hatten auch die durch die Deputiertenkammer festgesetzten specifischen Zölle erhöhende Wirkung. Die Koalition der Protektionisten war gesprengt. Die Forderungen für Stahlräder, für Baumwollgarne und alle wichtigen Industrieerzeugnisse wurden abgelehnt und nur einige wenige Artikel, meist im Einklang mit der Regierung, erhöht.

VII. Kapitel.

Der neue Generaltarif.

Die Senatsbeschlüsse machten eine Rücksendung des Tarifs zum Palais-Bourbon nötig. Die Kammerkommission trat wieder zusammen. Jetzt wollte sie alle Nahrungsmittelzölle en bloc ablehnen. Der Minister Tirard war im Grunde dafür. Aber er wünschte einen Konflikt mit dem Senate zu vermeiden, um endlich die grofse Arbeit zu Ende zu führen. Der Generaltarif war bei aller Anerkennung der Vorarbeiten anderer sein eigenes Werk. Er hatte mit Daransetzung seiner ganzen Engerie die Vorlage in seinem Sinne durchzubringen gewufst und wollte bei der Kurzlebigkeit der französischen Ministerien — seit dem Sturze von Thiers, also in 8 Jahren, hatten sich 12 Ministerien abgelöst — auch die Ehre haben, dem Tarife Gesetzeskraft zu verschaffen. Er bestimmte deshalb die Kommission zu einem Übergang. Die Kammer billigte auch alle Beschlüsse der Kommission am 2. April 1881. Von den 76 Veränderungen des Senats nahm sie 49 an, darunter die Forderungen für Kolonialwaren, Medikamente, Fasern, Stengel und Früchte zur Bearbeitung, chemische Produkte, Farben,

Parfümerien, Topfwaren, Textilien, Metallwaren, Sparterie, Korbmacherwaren und verschiedenes. 27 Artikel veränderte die Kammer nach ihren alten Beschlüssen. Für Rinder empfahl sie nur die Hälfte des vom Senat vorgeschlagenen Zolls.

Der Senat hörte am 7. April den Zusatzbericht Ferays, welcher die Vorlage in dieser Form empfahl. Nur wollte man durchaus den Zoll für Roggen, Mais und Hafer und für Reis beibehalten. Aber trotz neuer Anträge der Agrarier und der heftigsten Ausfälle von Pouyer-Quertier und Paris auf den Minister Tirard wurden am 8. April die Kammerbeschlüsse zum Gesetz erhoben.

Am 7. Mai 1881 wurde das neue Gesetz amtlich verkündet. Unterzeichnet war es von dem Präsidenten der Republik Jules Grévy und dem Minister Tirard.

Zur genaueren Schilderung dieses Tarifs müfste ich an dieser Stelle eine Zusammenstellung seiner wichtigeren Bestimmungen bringen. Ich will das hier unterlassen, weil ich später, bei der Darlegung des neuen Konventionalregimes, gezwungen bin, auf die Zahlen des Generaltarifs zurückzugreifen und dann noch einmal einen Abrifs davon geben müfste.

Der neue französische Generaltarif war ein Kompromifs zwischen den verschiedenen Wirtschaftsanschauungen. Die Zollerhöhung von 24% bedeutete ein Entgegenkommen der im ganzen siegreichen liberalen Auffassung gegenüber den Wünschen der Schutzzöllner. Frankreich liefs sich aber trotz der Industriekrisis und der schlechten Ernten von 1878/79 doch nicht von der Strömung der Zeit, die in den anderen Staaten zu einem Wechsel in der Handelspolitik führte, fortreifsen und blieb dem kaiserlichen Zollsystem treu. Man darf sich aber nicht der Täuschung hingeben, dafs man den französischen Tarif, auch nicht den Konventionaltarif Napoleons, für freihändlerisch hält. Er war nur verhältnismäfsig liberal gegenüber dem alten Generaltarif von 1816 und den Forderungen der Grofsindustriellen und Landwirte.

Deutschland hatte zu jener Zeit den Sprung aus einer bedeutend freihändlerischeren Ära zur Schutzzollpolitik mit einem autonomen Tarif gemacht. Frankreich war immer mäfsig schutzzöllnerisch gewesen und blieb im Interesse der Stetigkeit seiner Handelsbeziehungen bei seinem Zollsystem.

Übrigens hatte sich die Sachlage schon 1880 insofern geändert, als der allgemeine Druck, welcher auf der Industrie lastete, verschwand; der französische Aufsenhandel war wieder im Aufschwung begriffen. Auch die Ernteerträge der Landwirtschaft stiegen, während sich die mittleren Preise für den hl. Weizen auf 23 oder 24 fr. hielten. Vor 1853 waren sie nur 19 fr. gewesen. Amerikanische Lieferungen zu 14 fr.

hält Amé für aus der Luft gegriffen[1]. Nach der officiellen Statistik und unter Abzug Elsafs-Lothringens betrugen die Ernteerträge im Mittel:

1850—59	82 215 000 hl
1860—69	95 747 000 „
1870—79	96 405 000 „
1880	99 471 000 „

Gegen die Krankheit des Seidenwurms und die Reblaus konnte natürlich der Generaltarif nicht helfen. Für den Weinbau schritt die Gesetzgebung in anderer Weise ein. Ein Gesetz vom 15. Juli 1878 gab dem Präsidenten der Republik die Vollmacht, die Einfuhr von Wein, auch von Blättern, Abgängen, Weinpfählen, Humus aus verseuchten Gegenden des Auslands und auch die Übertragung aus französischen Departements in andere zu verbieten.

Auch den Koloradokäfer (Doryphora), welcher dem Kartoffelbau gefährlich war, trafen ähnliche Mafsregeln der Regierung.

Schliefslich wurde noch eine internationale Reblauskonvention[2] angeregt, die am 17. Dezember 1878 ein gemeinsames Vorgehen gegen die Phylloxera beschlofs. Der Übereinkunft schlossen sich zuerst das Deutsche Reich, Österreich-Ungarn, Frankreich, Portugal, die Schweiz, Belgien und Luxemburg[3] an, später die anderen Staaten.

Der Landwirtschaft kamen, wie ich kurz erwähnen will, noch verschiedene andere, im Interesse der Volksgesundheit erfolgende Regierungserlasse zu Hilfe, allerdings nicht mit dem ausgesprochenen Zwecke, der Viehzucht im besonderen zu nützen. So verbot die Regierung des öfteren die Vieh- und Fleischeinfuhr von Deutschland und namentlich von Österreich-Ungarn und Rufsland. Mehr Aufsehen und grimmige Angriffe der Freihandelspresse verursachte das Vorgehen Tirards gegen Amerika. In der Stadt Crépy-en-Valois starb ein Einwohner nachweislich an Trichinose. Der Handelsminister verbot infolgedessen die Einfuhr von gesalzenem Schweinefleisch aus den Vereinigten Staaten durch ein Dekret vom 18. Februar 1881. Im Jahre 1882 wurde sogar ein Gesetz im Parlament eingebracht und beschlossen, welches Sonderuntersuchungen über die amerikanischen Schweine einführte. Die amerikanische Regierung drohte mit Repressalien, konnte aber die gesetzgebenden Gewalten Frankreichs von ihren durchaus gerechtfertigen Mafsregeln nicht abbringen.

---

[1] Journal des Écon. Mai 1881. S. 171—189.
[2] H. A. 1880. I a 249.
[3] H. A. 1882. I 643.

VIII. Kapitel.

Das Marinegesetz.

1. Die ersten Entwürfe.

Die französische Handelspolitik bewegte sich also in fester Bahn. Der neue Tarif war beschlossen, und alle Klagen, die jetzt noch angestimmt wurden, hatten nur die Bedeutung der Agitation für eine weitere Zukunft. Dabei hatte aber die Regierung ein Interesse nicht vergessen, das zu Beginn des Jahrzehnts am meisten die Augen der Mitglieder des Parlaments auf sich gezogen hatte, das Interesse der Handelsmarine. Bekanntlich waren alle gesetzgeberischen Schritte an der Macht der Verträge gescheitert. Aber aus der öffentlichen Meinung verschwand die Diskussion über die französische Schiffahrtspolitik nicht, und die gesetzgebenden Faktoren beschäftigten sich eindringlich mit dieser Frage, bis sie noch vor Beendigung der Beratungen des Generaltarifs durch das Handelsmarinegesetz vom 29. Januar 1881 ihre Lösung fand.

Die Ursprünge dieses Gesetzes reichen auf den Beschlufs der Nationalversammlung vom 28. Juli 1873 zurück, worin die Regierung aufgefordert wurde, durch eine von ihr ernannte Kommission „die wirksamsten Mittel zu prüfen, um der Handelsmarine zu helfen und ihr Wohlergehen zu sichern“. Die Regierung befolgte diesen Wunsch und unternahm eine Enquete über die Lage der Schiffsbauindustrie und der Reederei, welche am 15. Juli 1874 zu Ende ging. Aber der Bericht, welchen Dupuy de Lôme darüber abstattete, blieb lange Zeit im Ministerium vergraben. Die Handelsmarine forderte darin einen Schutz aller beteiligten Industrieen auf mittlerer Grundlage.

Endlich machte am 22. Mai 1876 der Senator Vandier (rechtes Centrum) auf Grund der Enquetebeschlüsse im Senat einen Gesetzesvorschlag.

Der Artikel I des Gesetzes von 1866, welcher die freie Zulassung der Rohstoffe für den Schiffsbau gewährte, war danach abzuschaffen. Als Kompensation sollten die Schiffsbauwerften Prämien erhalten, und zwar 60 fr. auf die Mefstonne bei Schiffen aus Eisen oder Stahl, ohne Abzug für den Maschinenraum; 20 fr. bei Holzschiffen mit einem Tonnengehalt von 200 Tonnen und darüber, 10 fr. für kleinere Schiffe. Aufserdem sollten für die Schiffsmaschinen noch 12 fr. auf 100 kg netto gewährt werden.

Die Reeder erhielten eine Unterstützung von 1 fr. täglich für die Fahrt und für jeden Mann, welcher der staatlichen Inskription unterlag.

Der Senator Ancel (rechtes Centrum) erstattete über diesen Antrag am 3. Juli 1878 einen empfehlenden Bericht, dem am

11. Juli die grundsätzliche Annahme des Vorschlags im Senat folgte; es kam aber nicht zu einem Gesetz, weil bereits von anderer Seite die Vorarbeiten dazu in die Hand genommen waren. —

Zu derselben Zeit nämlich beschäftigte diese Frage auch die Deputiertenkammer. Schon am 1. April 1876 hatten die Deputierten Trystam (gemäfs.Republ.), Chiris (gem. Republ.) und Genossen einen Antrag eingebracht, eine Kommission zum Studium der Lage der Handelsmarine einzusetzen.

Mit bestimmten Vorschlägen traten bald darauf Jules Le Cesne (Linke) aus Le Havre und La Chambre (recht. Centrum) aus Saint-Malo hervor. Beide Anträge wurden der Initiativkommission der Kammer überwiesen. Le Cesne blieb auf dem Boden der liberalen Schiffahrtspolitik von 1866 stehen. Die Flaggenzuschläge für fremde Schiffe hielt er für unzulässig. Aber Entrepotzuschläge schienen ihm weniger lästig. Vor allem wollte er die Reeder von der Bevormundung durch die zahlreichen Reglements befreien. Das Lotsen war bisher für alle Schiffe mit einem Gehalt von über 80 Tonnen obligatorisch. Er wollte die Pflichtgrenze auf 150 Tonnen hinaufrücken. Die Visitationsabgaben alle sechs Monate einmal zu entrichten, hielt er für genügend. Die Besitzwechselabgaben (droits de mutation), welche 2,4 % des Werts betrugen, sollten auf 2 fr. für die Tonne ermäfsigt werden. Auch die Konzessionsgebühren (droits de patente) waren ihm zu hart. Er verlangte eine Reduktion auf 5 cents. für die Mefstonne. — Dies waren die Entlastungen für die Reeder.

Für den Schiffsbau, dem die freie Zulassung des Baumaterials genommen werden sollte, forderte Le Cesne Prämien im Betrage von 2 Mill. fr., aber nur für Schiffe von mehr als 100 Tonnen und vorübergehend, auf 10 Jahre.

Die Reeder sollten für die gleiche Zeit 8 Mill. fr. empfangen. Die Prämien waren nach der Dauer der Fahrt und dem Tonnengehalt berechnet. Neue Schiffe hatten einen Anspruch auf einen höheren Satz, als ältere. Die Prämie auf den Kopf der Besatzung verwarf Le Cesne, weil damit die alten, überlebten Segelschiffe, welche eine gröfsere Besatzung brauchten, den Hauptschutz erhalten würden.

Er beantragte aufserdem noch die Errichtung einer Staatskreditbank mit einem Kapital von 50 Mill. fr. für die Zwecke der Reeder. Die Unterstützung der Handelsmarine sollte, das war sein Grundgedanke, aber nur zeitweilig, vorläufig auf 10 Jahre eingerichtet werden.

Der Antrag La Chambre war nicht so umfangreich, verlangte aber mehr. Er bedauerte das Fallenlassen der Flaggenabgaben und forderte eine Erhöhung der Exportzuschläge. Die Hauptsache war ihm aber die direkte Staatshilfe in Form einer Prämie oder Subvention. An Mafsregeln

zur Förderung des Fortschritts im Schiffsbau dachte er dabei nicht, doch liefs er die Berechnung der Prämie nach der Zahl der Besatzung fallen und wollte sie nur nach dem Tonnengehalt festgesetzt wissen. Im Mittel sollte die Prämie auf 10 Jahre 1,68 fr. betragen, während Le Cesne etwa 1,26 fr. forderte. Le Cesne hatte die Prämien nach dem Alter der Schiffe abnehmen lassen. La Chambre stellte nur zwei Kategorieen von Schiffen auf, solche, welche weniger als 10 Jahre alt, und welche älter waren.

Die Initiativkommission nahm, wie der Bericht Duprat (gemäfs. Linke) vom 12. August 1876 hervorhob, beide Anträge sehr günstig auf. Frankreichs Handelsmarine war nach dem Bericht von den Vereinigten Staaten, England, Schweden-Norwegen, Deutschland und Italien überflügelt: „Während der Tonnengehalt anderer Marinen sich in gewaltigen Proportionen entwickelt, bleibt der unsrige stehen oder wächst nur in unmerklichen Proportionen. Wir besafsen ehemals die Hälfte der Nationalfracht: heute nennen mir nicht mehr als ein Drittel unser. Unsere Werften, ehemals so belebt, schlafen oder liegen unthätig: mehrere schliefsen sogar ihre Thore, wie wenn das Leben sich von uns zurückzöge. An jedem Tage wenden die fremden Marinen für ein neues Schiff statt des Segels den Dampf an, sie ersetzen das Holz durch das Eisen; und eine Art abergläubischer Verehrung kettet uns an das Gerät der Vergangenheit, welches unseren Vätern nützlich hat dienen können, welches uns aber mehr und mehr unnütz wird. Das ist der Verfall, ein vollständiger Verfall unserer Handelsmarine, d. h. eines der kostbarsten Bestandteile unserer Kriegs- und politischen Macht." —

Die Ursache des Verfalls liege nach La Chambre in der Gesetzgebung von 1866, nach dem weniger protektionistischen Le Cesne in der Inferiorität des Schiffsmaterials, in den Lasten welche auf der Marine liegen, in dem Fehlen des Kredits für Seeunternehmungen. Der Vorschlag der Initiativkommission, beide Anträge in Erwägung zu ziehen, wurde am 11. Januar 1877 ohne Debatte angenommen und alsbald eine Sonderkommission gewählt.

In dieser Kommission safsen hauptsächlich Abgeordnete der Seestädte und der Küstenbevölkerung. Le Cesne selbst übernahm das Amt des Berichterstatters. „Die notwendigen und dringenden Hilfsmittel" sah die Kommission „in der Mannigfaltigkeit der Mittel, die, unwirksam in ihrer Isolierung, alles vermögend durch ihre Vereinigung würden". Die Kommission hatte Le Cesne beauftragt, noch eine weitere Reihe von kleinen Mitteln ausfindig zu machen. Aus seinen Vorschlägen wurde ein Gesetz formuliert, das Le Cesne der Kammer am 16. Juni vorlegte. Aber bereits einen Monat vorher war, wie ich oben geschildert habe, eine Staatskrisis

eingebrochen, die bald zur Auflösung der Kammer und zur Ungültigerklärung sämtlicher schwebender Gesetzentwürfe führte.

2. Generaldiskussion in der Kammer.

Nach den Neuwahlen, am 26. November 1877, beantragte der Deputierte Farcy (republ. Union), eine neue Handelsmarinekommission zu wählen. Le Cesne hatte für dieselbe bereits ein Projekt, welches von 114 Abgeordneten unterzeichnet war, ausgearbeitet. Die Verhältnisse lagen jetzt bedeutend günstiger. Aber der eifrige Vorkämpfer für die Gesundung der Handelsmarine sollte den Erfolg seiner Schritte nicht erleben. Er starb eines plötzlichen Todes. An seine Stelle trat der Alterspräsident der Kammer, Desseaux (Linke) aus Rouen, welcher am 17. Mai 1878 seinen Bericht erstattete. In der folgenden Session fehlte es indessen an Zeit zur Beratung; das Projekt wurde für den Januar 1879 zurückgestellt und kam endlich am 28. Februar auf die Tagesordnung. Die Generaldiskussion dauerte bis zum 8. März.

In seinem Bericht schilderte Desseaux zunächst die Vorarbeiten. Dann gab er ein Bild von der Lage der Handelsmarine. Der Anteil der französischen Schiffe am französischen Seehandel sei vor 1866 37—41 % gewesen, 1869 32—33 %, 1876 nur 20 %, bei Abzug der subventionierten Marine nur 18½ %. Frankreichs Marine sei von der zweiten auf die sechste Stelle gesunken. Die Reeder aus Nantes und Havre behaupteten, Frankreich verlöre jährlich 63 427 Tonnen. Im letzten Jahre wären auf heimischen Werften 9136 Tonnen gebaut worden, hingegen 12 000 Tonnen importiert. In 6 Jahren würde die Marine zu Grunde gerichtet sein. Der Minister des Handels, Teisserenc de Bort, bestreite das mit Unrecht. Auch seine Befürchtung, daſs die Handelsmarine gegen die vorgeschlagenen Zuschläge Repressalien zu erwarten habe, sei grundlos.

Die Ursachen des Notstandes waren nach Ansicht der Kommission die Gesetzgebung von 1866, die Mehrkosten von Holz und Eisen in Frankreich gegenüber den anderen Staaten, die Höhe der Steuern und die Beschränkungen des Personals durch die vielen Gesetzesbestimmungen (Inskription). Der Staat müsse helfen, weil die Marine im Kriegsfall ihm mit ihren Schiffen und Mannschaften diene. Drei Viertel der Mannschaft, sowie der Kapitän und die Offiziere müſsten Franzosen sein und würden in letzter Linie für den Staat ausgebildet. Das treffe besonders für die Hochseeschiffahrt zu, welche der Marineminister deshalb entwickelt wissen wollte. Sogar der Handelsminister hätte sich in der Kommission diesen ausschlaggebenden Gründen nicht verschlieſsen können.

Zum Schlufs brachte Desseaux die Kompensationstheorie zum Ausdruck: „Alle unsere Industrieen sind durch kompensatorische Tarife geschützt .... Allein die Handelsmarine sieht sich einer unbegrenzten Konkurrenz gegenübergestellt, welcher keine Industrie widerstehen könnte. Die Flaggenzuschlagsabgabe hat sie früher geschützt; diese ist abgeschafft. Eine Kompensation ist ihr versprochen worden. Man kann sie ihr nicht verweigern".

Die Vorlage der Kommission befolgte fast wörtlich die Vorschläge Le Cesnes. Den weitergehenden Antrag auf Wiederherstellung der Flaggenzuschläge hatte sie abgelehnt, weil er die Konsumenten schädige und Repressalien seitens der Vertragsmächte hervorrufe. Die Entrepotzuschläge sollten nur die indirekte Einfuhr treffen.

In der Diskussion am 28. Februar 1879 legte Desseaux noch einmal die Gründe für das Gesetz als erster Redner dar. Die Schiffsindustrie rufe nach Staatshilfe wegen der Sonderlasten, die sie zu tragen habe, und wegen der Dienste, die sie dem Staate leiste. Nach der Aussage der Admirale brauche die Kriegsmarine Leute, welche auf der Hochseefahrt (long cours) ausgebildet seien; auf die Fischer allein könne sie nicht zurückgreifen. Leider stände die Vorlage ungünstig, weil sich der frühere Minister Teisserenc de Bort dagegen ausgesprochen habe. Aber Petitionen aus allen Häfen und Werften, aus den verwandten Industrieen (von Holz, Eisen, Kupfer, Segeltuchen) und von einer Menge von Arbeitslosen bewiesen die dringende Notwendigkeit des Gesetzes.

Das einzig zu bedenkende sei die Finanzfrage. Desseaux war aber überzeugt, dafs man die nötigen 14 Mill. fr. für die Prämien durch Einschränkung in den Ausgaben und vor allem durch lokale Abgaben, welche noch lange nicht in allen Häfen erhoben würden und in England bedeutend höher wären, als in Frankreich, aufbringen könne. Das Freihandelsprinzip sei damit noch nicht verlassen. —

In etwas umfangreicherer Weise, aber in demselben Sinne äufserte sich der Abgeordnete Allain-Targé (republ. Union). Der Niedergang der Marine und ihr Zurückgehen an die siebente Stelle sei erwiesen. Die grofsen Eisenbahnen dagegen mit ihren niedrigen Frachtsätzen erfreuten sich eines Monopols. Geschadet habe der Marine vor allem die Gesetzgebung. 1861 sei der Kolonialpakt, welcher zuvor die Kolonieen der französischen Flotte reservierte, aufgehoben. Seit 1866 würden die Kolonieen sogar als Ausland betrachtet. Damit raubte man der Flotte die Fracht. Schädlich sei auch die Aufhebung der Flaggenzuschläge und die Erniedrigung der Entrepotabgaben für die indirekte Schiffahrt gewesen.

Man hätte nun vermeintliche Schutzmafsregeln getroffen: 1. hätte man der Reederei erlaubt, durch Zahlung eines ein-

fachen Bilanzzolles von 2 fr. auf die Tonne fremde Schiffe nationalisieren zu können. Die Folge davon sei der Untergang der Schiffsbauindustrie gewesen. Die französischen Werften hätten produziert:

1857	116 000	Tonnen
1867	81 000	"
1871	55 000	"
1872	60 000	"
1873	40 000	"
1877	26 000	" , davon 20 000 Tonnen

von Segelschiffen und nur 6000 von Dampfern. Der vorübergehende Aufschwung im Jahre 1872 sei durch die damals erfolgte, bald wieder aufgehobene Einführung der Flaggenzuschläge zu erklären.

2. Hätte man die Postdienstschiffe mit 23 ½ Mill. fr. subventioniert. Dieses Mittel habe aber bewirkt, dafs die unterstützte Marine die übrige zu Grunde richtete.

Die der Marine auferlegten Lasten aber seien geblieben. Die Inskription schädige die Reeder. Von den französischen Seeleuten müfsten ¾ in den Staatslisten stehen. England dagegen nehme für seine Flotte Leute jeder Herkunft, und zu den geringsten Löhnen. Die französischen Schiffe seien aus Mangel an Matrosen oft am Auslaufen verhindert. England habe statt der Inskription eine Reserve von 18 000 Seeleuten, die nur nach London und in bestimmte Häfen gehen durften und dem Staate jährlich nur 6 Mill. fr. kosteten. Das sei für einen Kriegsfall besser als die Inskription, die kein Volk kenne. Schweden verlange nur einen einheimischen Kapitän.

Vor allem leide die Hochseeschiffahrt, der „lange Kurs“, welcher fast nur Dampfer beschäftige, während man doch immer behaupte, dafs der Rückgang durch das Abnehmen der Segelschiffahrt eingetreten sei.

Die Zahlen der Ein- und Ausfuhr zur See sind nach Allain Targé folgende:

1867	französische Schiffe	2 441	Mill. fr.
	fremde "	2 911	" "
1877	französische "	2 359	" "
	fremde "	3 594	" "

In Tonnen:

1867	französische Schiffe	4 146 000	Tonnen
	fremde "	6 346 000	"
1877	französische "	5 354 000	"
	fremde "	9 052 000	"

(Die Küstenschiffahrt und der Fischfang sind in diesen Zahlen mit berücksichtigt.) —

In zwanzig Jahren habe sich die Fracht verdoppelt, der französische Anteil daran aber nur um 8 %.

Allain Targé ging dann auf die Einzelvorschläge ein. Die Reeder hätten, um ihr Material umzugestalten, eine Prämie nötig, nicht für immer, aber doch zeitweilig.

Der Entrepotzuschlag nütze ihnen nicht, sondern nur dem Handel; doch wolle er ihn nicht ablehnen. Verwerflich aber sei die staatliche Einrichtung des Seekredits. Nur die Börsenleute würden davon profitieren. Das nötige Vertrauen in die Seeunternehmungen würde sich schon durch die Reederprämie einstellen. Dadurch sei das Seekreditinstitut entbehrlich.

Allain Targé erklärte sich selbst für einen Freihändler, er hätte stets gegen Zollerhöhungen gestimmt. Aber man dürfe nicht so weit gehen und sagen: „Die Handelsmarine möge zu Grunde gehen, wenn nur das Prinzip besteht". Der Notwendigkeit müsse man weichen.

Subventionen des Staates gäbe es doch auf allen Gebieten, so für Theater, Schulen, auch schon für die Schiffahrt. Warum denn nun nicht für den Schiffsbau und die Reederei? Auch England subventioniere seine Postschiffe, die zudem in allen Weltteilen Rückfracht fänden. Ein warnendes Beispiel sei Belgien, das Entrepot für die ganze Welt. Seine Flotte sei durch den Mangel an jeglichem Schutz ruiniert. Antwerpen sei ein englisch-deutscher Hafen geworden. In Frankreich würde es bald ebenso kommen, wenn obendrein noch die Eisenbahnen englische Kohlen zu ermäfsigten Frachtsätzen transportierten, und damit indirekt die englische, diese Kohlen einführende Marine unterstützten. Allain Targé erklärte sich also im allgemeinen für das Projekt. Doch kündigte er an, gegen das Seekreditinstitut und gegen die Reederprämie stimmen zu wollen, letzteres aber nicht grundsätzlich, sondern nur, weil die zu Grunde gelegte Berechnung zu sehr das veraltete Material schütze. Der betreffende Artikel müsse an die Kommission zurückverwiesen werden. —

Gegen diese beiden Bestimmungen der Vorlage sprach sich auch der Abgeordnete Perin (äufserste Linke) aus. Die Krediteinrichtung würde nur die grofsen Gründergesellschaften fördern. Die Reederprämie würde die Umgestaltung des Materials, die Ersetzung des Holzes durch Eisen, verzögern. Ein Schutz für die Marine könne nur durch die Unterstützung der anderen Industrieen bewerkstelligt werden, damit der Marine in deren Erzeugnissen Fracht zur Verfügung stände. Die Prämie für den Schiffsbau wolle er indessen gutheifsen.

Man solle übrigens den Wert der Handelsflotte für den Staat nicht überschätzen. Die Kriegsmarine müsse ihre Leute ganz anders ausbilden, als früher zur Zeit der Segelschiffe.

Für den Kriegsfall seien alle Leute geeignet, auch die Fischer und Küstenfahrer.

Aufser der Schiffsbauprämie seien alle Vorschläge des Gesetzes unbrauchbar. —

Der Abgeordnete Gaudin (Bonapartist, appel au peuple) von der Loiremündung stellte sich auf den entgegengesetzten Standpunkt. Die Segelschiffe hätten sich noch lange nicht überlebt. Die Handelsmarine und ihre Mannschaft sei für den Krieg durchaus nötig. Daher müsse man die 150 000 Seeleute unterstützen. Sonst würde Frankreich seinen Seehandel unwiederbringlich verlieren. Jedenfalls widerspreche die Prämie nicht, wie der Minister des Auswärtigen geäufsert hätte, den Verträgen; denn sie belästige die fremden Flotten in keiner Weise. —

Ähnlich äufserte sich der Abgeordnete Hovius (Linke). —

Verschiedene Redner, wie Maurice Rouvier (republ. Union) von der Rhonemündung und Laisant (radikal) erklärten sich gegen einzelne Punkte des Gesetzes, besonders gegen die Reederprämie. —

Der Marineminister Admiral Jauréguiberry (recht. Centrum) und der Minister des Inneren, Lepère (republ. Union), hielten diese ebenfalls für unnötig, traten aber sonst für die Unterstützungen ein. Die Regierung verhehlte sich den Ernst der Lage nicht, hielt aber die Leiden der Handelsflotte nur für vorübergehend und für übertrieben. —

Am 6. März 1879 wurde die Generaldebatte geschlossen; am 8. März stellte es sich bei der Abstimmung heraus, dafs nur ein ganz unwichtiger Artikel, welcher noch dazu durch ein Amendement Peulevey (republ. Union) abgeändert war, angenommen wurde. Er beschränkte die gesetzlich festgesetzten Schiffsbesichtigungen. Alle übrigen Bestimmungen wurden abgelehnt oder an die Kommission zurückverwiesen.

3. Neuer Entwurf.

Die langjährige Arbeit war also ein Schlag ins Wasser gewesen, und die Kommission sah sich veranlafst, einen neuen Entwurf auszuarbeiten. Nach dem am 20. März 1880, also wieder erst nach Verlauf eines Jahres, der Kammer vorgelegten Zusatzbericht Desseaux' hatte sie mit der Regierung konferiert und Sachverständige der Reeder aus den Häfen Le Havre, Bordeaux, Nantes und Marseille befragt. Der neue Entwurf kam dem Wunsche der Kammer um Aufgabe der Seekreditunterstützung nach, behielt aber die Reederprämie bei, wenn sie sie auch für Holz- und Segelschiffe niedriger stellte. Der Flaggenzuschlag blieb abgeschafft; aber auch die Entrepotabgabe für die indirekte Schifffahrt sollte unterbleiben. Sonst enthielt der Entwurf noch eine Menge kleinerer Bestimmungen

welche die Gebühren für die Lotsen, die Visitation, den Stempel für Eigentumswechsel und die Konzessionsgebühren herabsetzten.

Aber der Entwurf kam in der Kommissionsfassung gar nicht zur Beratung. Die Regierung hatte nämlich ihrerseits ein Marinegesetz ausarbeiten lassen, welches die Kammerkommission ohne weiteres an die Stelle ihrer eigenen Arbeit setzte.

Am 22. Mai 1880 beschlofs die Kammer, unmittelbar nach der Erledigung des Generaltarifs in die Beratung einzutreten. Am 21. Juni begann die Debatte. Den erkrankten Berichterstatter Desseaux vertrat Allain-Targé. Man begann sofort mit der Specialdiskussion der einzelnen Artikel, obwohl Rouher (Bonapartist) wegen des neuen Projektes eine neue Generaldebatte wünschte. Schliefslich kam eine Einigung dahin zu stande, dafs der Kammerpräsident bei dem Artikel 10, welcher von der Schiffahrtsprämie handelte, eine längere, allgemeine Erörterung stattfinden lassen wollte.

Die vorhergehenden Artikel wurden noch am 22. Juli ohne weitere Debatte genehmigt. Nur den Artikel 9, welcher die Zollabgaben für den Import von Flufsschiffen aus Holz und Eisen auf 10 und 40 fr. für die Bruttotonne festsetzte, liefs man auf Wunsch des Ministers Tirard fallen, weil der Generalzolltarif bereits die nämliche Bestimmung enthalten sollte. Für den Zolltarif bewilligte die Kammer auch bald darauf dieselbe Taxe. Für Seeschiffe liefs sie indessen die alte Franzisierungsabgabe von 2 fr. auf die Tonne bestehen (Artikel 542—545 des Generaltarifs).

Artikel 1 des Marinegesetzes bestimmte die Freiheit vom Lotsenzwang für alle Segelschiffe unter 80, alle Dampfer unter 100 Tonnen; doch mufsten nach einem Zusatzantrag des Admirals Jauréguiberry die Schiffsführer den Beweis erbringen, dafs sie mit der Fahrt, zumal in den Flufsmündungen, durchaus vertraut, also gewissermafsen selbst Lotsen waren.

Artikel 2 enthielt die schon früher beschlossene Erleichterung für die Visitation. Diese sollte für Hochseeschiffe künftig nur alle 6 Monate und nach Havarieen obligatorisch sein.

Artikel 3 setzte die im Jahre 1872 beschlossenen hohen Registrierungsabgaben für den Eigentumswechsel auf 3 fr. herunter. Die Kommission hatte ursprünglich 2 fr. beantragt, fügte sich aber dem Wunsche der Regierung.

Artikel 4 und 5 gaben dem Schiffsbau Prämien „als Kompensation der Lasten, die der Zolltarif den Erbauern von Seeschiffen auferlegt.“. Pro Tonne Bruttogehalt erhielten:

Schiffe in Eisen oder Stahl	. . . . . .	60 fr.
in Holz, von 200 und mehr Tonnen		20 fr.
von weniger Tonnen	. . .	10 fr.
gemischte	. . . .	40 fr.

Für Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Hilfsmotoren, Ventilatoren, Kessel und Röhrenwerk waren aufserdem noch 12 fr. auf 100 kg. ausgesetzt.

Jede Umformung eines Schiffes, die den Tonnengehalt wachsen liefs, gab ein Anrecht auf die Prämie. Ebenso erhielten neue Maschinen die Unterstützung. Für neue Kessel, die aber nach dem Wunsche des Marineministers von französischem Bau sein mufsten, bekamen die Schiffseigner 8 fr. auf 100 kg.

Die Kommission hatte bedeutend höhere Prämien verlangt. Dafür wurden aber nach dem Regierungsantrag die Prämien auch auf die kleinsten Boote ausgedehnt und die Bestimmungen des Artikels 6, welche sie nur Schiffen mit einem Bruttogehalt von über 10 Tonnen gewähren wollten, gestrichen.

Der Artikel 7 hob die freie Zulassung der Rohstoffe für den Schiffsbau auf. Dieser Verlust für die Werften begründete eigentlich erst die Schiffsbauprämie. Für Schiffe, die bereits zur Zeit der Gesetzesvorbereitung auf der Werft befindlich waren, gab es die Prämie natürlich nur abzüglich des Zollbetrags der Rohstoffe, den sie vorher nicht hatten zu bezahlen brauchen. (Artikel 8).

Nach Annahme dieser Artikel wurde die zurückgestellte Generaldebatte eröffnet. Der Artikel 10 (jetzt 9 geworden) gab der Handelsmarine als Ausgleich für die ihr durch die Rekrutierung und den Staatsmarinedienst auferlegten Lasten auf 10 Jahre eine Schiffahrtsprämie, jedoch nur für die „lange Fahrt". Für jede Tonne des Nettogehalts und für jede durchlaufene Meile sollte diese Prämie 1 fr. 50 cents. betragen und jährlich fallen:

für Holzschiffe um . . . 0 fr. 075 cents.
für gemischte Schiffe um 0 fr. 075 cents.
für Eisenschiffe um . . 0 fr. 05 cents.

Für Dampfschiffe, welche nach vorher vom Marinedepartement gut geheifsenen Plänen erbaut waren, erhöhte sich die Prämie um 15 %. Die Handelsflotte mufste sich dafür im Kriegsfalle dem Staate zur Verfügung stellen.

Keinen Anspruch auf die Prämie hatten die der Fischerei und Vergnügungsfahrten dienenden Schiffe und die subventionierten Linien.

Der letzte Artikel des Gesetzes, welcher später debattelos angenommen wurde, bestimmte, dafs die prämiierten Schiffe unentgeltlich Dienste für die Postverwaltung übernehmen mufsten.

Der Artikel 10 kostete indessen einen hartnäckigen und langwierigen Kampf in der Kammer.

Der erste Redner, Georges Perin (äufserste Linke) forderte die vollständige Ablehnung der Schiffahrtsprämie. Der Staat dürfe nicht eine Privatindustrie unterstützen und dadurch die

Steuerlast erhöhen. Die Handelsmarine bilde durchaus nicht mehr, wie es früher wohl der Fall war, kriegstüchtige Matrosen aus. Die Notlage hätten sich die Reeder selbst zuzuschreiben, weil sie ihr altes Schiffsmaterial nicht zeitgemäfs umgestaltet hätten, und weil sie einen bedauerlichen Mangel an Unternehmungsgeist zeigten. Gegen die Inskription hätte noch kein Reeder Einspruch erhoben. Dieses Rekrutierungssystem verteuere auch die Fahrtkosten nicht, weil die französischen Matrosen billiger als die fremden arbeiteten. Die Reeder hätten allerdings die Verpflichtung, die Matrosen wieder in ihre Heimat zurückzubringen. Das koste sie jährlich zwar 140 000 fr., aber doch nicht so viel, wie sie durch die ungeheure Prämiensumme erhalten sollten. Die jetzt vorgeschlagene Prämie sei ja besser berechnet, als die früher besprochenen, aber im Prinzip falsch, weil sie immer noch das veraltete Material schütze. Ein Schiff könne jährlich vier Reisen machen und würde sich daher die Prämie vom Staate viermal bezahlen lassen. Ein weiterer Grund, gegen die Einführung von Prämien zu stimmen, liege in der Befürchtung, dafs das Ausland zu Repressalien schreiten oder gleichfalls Prämien gewähren würde.

Der Abgeordnete Peulevey (republ. Union) bekämpfte diese Ausführungen Perins. Seit zehn Jahren rufe alle Welt nach diesem Gesetze. Alle anderen Gewerbe sollten nun durch den Generaltarif höheren Schutz empfangen. Zu Gunsten derselben seien auch die Privilegien der Marine, welche in der Zollfreiheit der Rohstoffe für den Schiffsbau bestanden, aufgehoben worden. Das erfordere eine Kompensation. Das alte Material würde dadurch beseitigt werden, dafs die Prämie je nach dem Alter der Schiffe eine geringere Höhe betrage.

Dem ehemaligen Seemann Eugène Farcy (republ. Union) war diese Unterstützung seiner früheren Chefs, der Reeder, nicht nach dem Sinne. Die Schiffsbauer und die Reeder schrieen immer nach dem Staat. Das dritte Element aber, die Seeleute, die niemals um ihre Meinung befragt worden wären, verlangten die Freiheit. Sie allein hätten die Last der Inskription zu tragen. Die Prämie würde der Marine nichts helfen. Man dürfte nicht die der Flotte entgegenstehenden Interessen, zumal die der Eisenbahnen unterstützen. Man sollte auch nicht die Postschiffe subventionieren und der Handelsmarine damit eine Konkurrenz schaffen! „Das einzige Mittel, ihr zu erlauben, mit gleichen Waffen gegen die ausländischen Flotten zu kämpfen, liegt darin, der Seeindustrie die volle Freiheit zu geben."

Ein entschiedener Feind aller Protektionen war auch Laroche-Joubert (Rechte, appel au peuple).

Dem gegenüber betonte der Minister für Marine und Kolonieen, Admiral Jauréguiberry, die Wichtigkeit der

Handelsflotte für den Staat. Deshalb sei auch für Schiffe, welche nach den Plänen der Regierung erbaut seien, eine Erhöhung der Prämie um 15 % vorgesehen.

Georges Perin unterbrach den Minister. Dieser hätte früher genau das Gegenteil vertreten. Warum überliefse er denn nicht die Transporte für den Staat, welche 40 Staatsschiffe besorgten, der Handelsflotte, wie es in anderen Staaten geschähe?

Der Admiral antwortete, dafs er die Privatindustrie bereits sehr stark an den Staatstransporten beteilige. Aber die 40 Schiffe könne er nicht entbehren, er brauche sie als Kriegsreserve.

Den entschiedensten Vorstofs gegen das Gesetz unternahm der ehemalige Minister Napoleons III., Rouher, auch hier, wie bei der Lesung des Generaltarifs, die kaiserliche Volkswirthschaftspolitik verteidigend.

Die Prämie sei ungesetzmäfsig, unwirksam und führe zu Repressalien. Rouher warf zunächst einen Blick auf die geschichtliche Entwicklung der Marinegesetzgebung. Bis 1860 hätten das Monopol der französischen Flotte für die Kolonieen (der Kolonialpakt), die Prämien für den Fischfang, das Privilegium der Küstenfahrt und die Flaggen- und Entrepotabgaben bestanden. Heute wolle man den Flaggenzuschlag, allerdings verschleiert, wieder einführen. Vor 1860 hätte sich die Marine aber in 20 Jahren noch nicht einmal verdoppelt. Die heutige Entwicklung sei nur scheinbar noch etwas geringer. Denn jetzt herrsche das Dampfschiff mit seinen schnelleren und öfteren Fahrten. England habe viel früher begriffen, dafs die Umwandlung des Materials die Hauptsache sei. England wäre immer auf der Höhe der Technik geblieben und hätte seine führende Stellung darum behauptet.

Die Subventionen für Postschiffe und Eisenbahnen seien im Grunde ebenso verwerflich, wie die Prämien, sie gingen aber leider nicht aufzuheben, weil sie auf einem Vertrage beruhten; und einen solchen müsse man respektieren. Besser als die Prämie sei die Beibehaltung der Freiheit der Rohstoffe. Dadurch wäre Frankreich in der Lage gewesen, seine Schiffe zu demselben Preise, wie England, zu bauen.

Von dem Untergang der Schiffsindustrie zu sprechen, sei thöricht, wenn er auch die Notlage nicht bestreiten könne. Der Grund derselben sei einmal das Fehlen der Fracht. Nur die Zeit und der stärkere Betrieb der französischen Bergwerke könne hier helfen. Zweitens seien die Franzosen keine geborenen Seeleute; sie hingen zu sehr an ihrem Lande. Die meisten Matrosen in Frankreich seien Bretonen und Basken. Wenn es eine Ermutigung zu bewilligen gäbe, so müfste man Belohnungen für die Anstrengungen, die Kühnheit, die Energie

geben. Die jetzige Vorlage aber sei nur der alte Flaggenzuschlag.

Nach diesen allgemeineren Ausführungen betrachtete Rouher die Vorlage nach drei Gesichtspunkten: 1) nach der Grundlage der Prämie, 2) nach der Schiffsfracht und dem Anteil Frankreichs an der Ausfuhr und 3) nach dem vertragspolitischen Gesichtspunkt.

Der Minister hätte die Prämie mit dem Dienst für die Kriegsmarine begründet. Sie sei in der That aber nur eine Kompensation für den aufgehobenen Flaggenzuschlag. Der Dienst zu Lande sei mindestens ebenso lästig, wie der zur See. Bis zu 40 Jahren bleibe der Soldat unter der Fahne und würde zu Übungen eingezogen. Der Seemann aber wäre nach 6 Dienstjahren, davon nur 3½ als aktiver Matrose, völlig frei und hätte aufserdem während dieser Zeit eine höhere Löhnung, als der Landsoldat empfangen. Er müsse sich freilich noch bis zum 50. Jahr zur Verfügung der Behörden halten. Aber man griffe doch nur im Kriegsfall auf die alten Leute zurück. Heute brauche man zudem weniger Mannschaften, als zur Zeit der Segelschiffe. Die Last sei also nur nominell vorhanden.

Man führe nun dreierlei Leistungen der Handelsmarine ins Feld. Drei Viertel ihrer Leute seien Franzosen und würden für den Staat ausgebildet und in der Übung erhalten; jeder Mann müsse in seine Heimat zurückgebracht und bis dahin ernährt werden; in den Häfen müssen die Schiffe einen Lotsen nehmen. Diese Dienste seien aber doch keine übergrofse Last. Die Inskription sei überhaupt eine Wohlthat für den Reeder, da sie ihnen gute Matrosen bringe. Die Pflicht der Zurücksendung in das Vaterland sei nur billig und auch in England vorgeschrieben. Die Pflicht, einen Lotsen zu nehmen, versichere die Marine gegen Unfälle.

Ein weiterer Grund zur Unterstützung lag für den Minister in der Notwendigkeit, die Umwandlung der Segel- in Dampfschiffe zu beschleunigen und teilweise diese Mafsregel erst zu ermöglichen. Rouher erkannte die Notwendigkeit dieses Fortschritts an, bestritt aber die Wirkung der Prämie. Die Segelschiffe nähmen ⅔ der Prämie für sich; das sei verkehrt.

Der Redner ging nun zu der Frage der Fracht über. Ein natürliches Gesetz regiere die Fracht: sie gehöre der Flotte des Erzeugungslandes. Nur in Ausnahmefällen übernehme sie die indirekte Schiffahrt, der tiers pavillon. Frankreich hätte nun aber nur eine dem Gewicht nach geringe Ausfuhrfracht, wenn der Wert derselben auch hoch sei. Trotzdem besorgte die französische Flotte 77% der Fracht von und nach Afrika, 47% für Asien und Australien. In Nordamerika aufserhalb der Vereinigten Staaten herrsche England. Frankreich besorge dort nur 29% der Fracht. Der Handel mit

den Vereinigten Staaten sei günstiger. Noch 1877 hätten die französischen Schiffe 34 % der Ein- und Ausfuhr übernommen. 1878 sei diese Fracht allerdings auf 21 % gesunken. Das rühre aber von den schlechten Ernten her, welche die Sendung von 500 000 Tonnen Getreide auf amerikanisch-britischen Schiffen und demgemäfs eine Rückfracht auf denselben Schiffen nötig machten. Für Südafrika sei Frankreichs Anteil am Seehandel 43 %, für Mittelamerika 67 %, für die Fahrt nach den französischen Kolonien trotz der Freigebung der Meere 84 %, nach Algier 86 %. In Europa allein stehe Frankreich hinter den fremden Flotten zurück. Aber es brauche durchaus die Massenfrachten der anderen Länder. Von diesen bringe namentlich England Kohle und Eisen auf eigenen Schiffen.

Zuletzt besprach Rouher die Schifffahrtsverträge. Die Subvention der eigenen Flagge entspreche nicht dem Grundsatz, die Flaggen der fremden Länder gleich der heimischen zu behandeln. Das würde Repressalien im Gefolge haben. Die direkte Staatsunterstützung führe aufserdem zum Socialismus.

Der Kommissionsredner Allain-Targé ging selbst daran, die Einwendungen Rouhers zu widerlegen.

Die Frage wäre durchaus nicht von principieller Bedeutung, wie Rouher meine; es handle sich nur darum, dafs die Handelsmarine vor der fremden Konkurrenz nicht bestehen könne. Von dem Flaggenzuschlag, also von einer Verletzung der Verträge, sei aufserdem gar nicht die Rede. Die Mächte könnten also in keinem Falle reklamieren.

Die Kosten der Prämie beliefen sich nur auf 3 Mill. fr., eine Summe, welche blofs die Lasten kompensiere. Die Erhaltung der Flotte sei aber von allgemeinem Interesse.

Der französische Seemann sei keineswegs so frei, wie Rouher schildere; wenn er in eine andere Marine einträte, gelte er als Deserteur. Die Freiheit, welche Farcy durch seinen beständigen Antrag auf die Abschaffung der Reglements fordere, würde die Gefahr für die lange Fahrt noch steigern.

Rouher verteidige naürlich sein Werk von 1860/66, aber er sei darin zu weit gegangen. Jetzt habe er selbst die Ursachen der Notlage angegeben, und doch kein Heilmittel vorgebracht.

Die Reeder hätten selbstverständlich Vorteil von den billigen Schiffskäufen gehabt. Aber im Interesse der ebensosehr notleidenden Schiffsbauindustrie müsse diese Erlaubnis aufhören und die Prämie an ihre Stelle treten. Nur die subventionierten Linien, die aus Mangel an Erzeugnissen der heimischen Werften ihre Schiffe im Ausland kaufen müfsten, könnten sich jetzt noch halten.

Die Zeit der Segelschiffe sei noch lange nicht vorüber. In England hätte sich ihre Zahl sogar noch in jüngster Zeit

vermehrt. Rouher habe, wenn man es recht betrachte, überhaupt für das Aufgeben der langen Schiffahrt plaidiert, weil Frankreich die Fracht fehle. Aber Frankreich wolle und dürfe nicht verzichten, sondern müsse sich nach Heilmitteln umsehen.

Sogar die Lage der sogenannten „grofsen Küstenfahrt" (bis zur Nordsee und zum Schwarzen Meer) hätten einige für schutzbedürftig erklärt; aber diese könne sich wohl auch ohne Prämie halten. Er begreife allerdings, dafs man sich sträube, einer Privatindustrie etwas zu geben. Doch in der Not ginge es nicht anders, wie auch schon der Freihändler Le Cesne eingesehen hätte. Dieser habe aber die Prämie nicht erfunden, sondern die im Jahre 1873/74 eingesetzte Regierungskommission unter Dupuy de Lôme hätte sie zuerst in Vorschlag gebracht. Selbst die Handelskammern von Bordeaux, Havre und Marseille riefen jetzt im Namen des grofsen nationalen Interesses nach der Prämie.

Die Berechnung der Prämie sei ausgezeichnet, weil sie nach dem Alter der Schiffe falle. Aufserdem sei die Prämie in Frankreich nichts Neues, sondern eine bewährte Einrichtung. Der Hochseefischfang sei längst prämiiert, und die Postlinien empfingen Unterstützungen. Ohne solche Subventionen sei überhaupt kein grofses Seeunternehmen möglich.

Allain-Targé griff dann das napoleonische System, dessen Vertreter Rouher sei, an. Es hätte nur für die Finanzoligarchie gesorgt. Damals wären zwei grofse Compagnien allein unterstützt worden, während man die übrige Marine ungnädig angesehen habe. Alle Länder hätten subventionierte Linien und unterstützten ihre Flotte auf diese oder jene Art. Welche Repressalien sollte man also zu fürchten haben? Dafs Frankreich durch die Verträge gebunden sei, wäre ein Irrtum von Rouher.

Für Rouhers Auffassung trat mit einer nochmaligen Rede Georges Perin ein. Der scheinbare Rückgang der Flotte sei durch das Verschwinden der Segelschiffe zu erklären. Und das sei als ein Glück für Frankreich anzusehen.

Die Ziffer von 3 Mill. fr. als Betrag der Prämie zu berechnen, könne niemand glauben. Er nehme eine Ausgabe von mindestens 7 oder 8 Mill. fr. an.

Der Obolus des armen Mannes würde den reichen Reedern geopfert; das sei antirepublikanische Politik.

Ihm erwiderte der Reeder Raynal (republ. Linke). Man könnte nur dann der Marine gröfsere Freiheit einräumen, wenn der Zolltarif niedriger wäre. Er verspräche sich sehr viel von der Prämie. Sie würde den Werften neuen Mut einflöfsen und frisches Leben entstehen lassen. Die Prämie sei auch keine Kompensation, sondern eine einfache Wiedergabe von Zöllen.

Hierauf wurde die Debatte geschlossen und der § 9 (früher § 10) mit 235 gegen 176 Stimmen angenommen. Es lagen nun noch einige Zusatzanträge vor, die am 1. Juli 1880 zur Abstimmung kamen.

Gaudin (Bonapartist) verlangte die Ausdehnung der Prämie auch auf die „grofse Küstenfahrt."

Der Marineminister bekämpfte den Antrag, weil die Küstenfahrt dem Staate nicht die wichtigen Dienste der Hochseeschifffahrt (long cours) leiste.

Für den Antrag traten noch Peulevey (republ. Union) und Laisant (radikal) ein. Der Minister Tirard betonte dem gegenüber, dafs der einmal gefafste Beschlufs, die Prämie nur für die lange Fahrt zu bewilligen, kein Amendement zulasse.

Gaudin zog sein Antrag infolgedessen zu Gunsten eines Zusatzes, den Riotteau (linkes Centrum) gestellt hatte, zurück.

Riotteau wollte die Prämie auch für die Meere Europas und das Mittelmeer gewährt wissen und nur die eigentliche Küstenfahrt in Frankreich und Algier davon ausschliefsen.

Tirard bekämpfte auch diese Fassung, die mit 250 gegen 170 Stimmen abgelehnt wurde.

Dagegen hatte ein Antrag Farcy (republ. Union), 20 % der Prämie unter die Bemannung der Schiffe zu verteilen, das Glück der Annahme.

Vergeblich trat La Vieille (Linke) dagegen auf. Die Leute erhielten dadurch einen doppelten Sold, einen festen, die Prämie, und einen je nach Angebot und Nachfrage schwankenden Lohn. Der Sold würde aber mit der fallenden Prämie von Jahr zu Jahr geringer.

Auch die Kommisson verwarf den Antrag. Laroche-Joubert (Rechte, appel au peuple) hielt die Verteilung aber doch für möglich. In seinen Fabriken liefse er sie täglich vornehmen. „Das ist die erste Gelegenheit, die Ihnen durch ein Mitglied der Linken geboten ist, einen Schritt auf dem Wege der Gewinnbeteiligung und der Mitwirkung der Angestellten zu thun; beeilen Sie sich, sie zu ergreifen, denn Sie werden sie vielleicht so bald nicht wieder finden!"

Das Ergebnis der Abstimmung mit 347 gegen 31 Stimmen rief ein lautes Bravo von seiten Laroche-Jouberts hervor, welches ihm eine Zurechtweisung durch den Präsidenten einbrachte, und das sich leider als zu früher Jubel herausstellen sollte.

Nach der Genehmigung des Gesetzes beschlofs man eine zweite Lesung, welche am 10. Juli erfolgte. Wieder brachte Riotteau seinen Antrag für die grofse Küstenfahrt ein, wiederum infolge des Widerspruchs des Handelsministers vergeblich.

Ein neues Amendement ging von Rouvier (republ. Union) aus. Es verlangte, dafs die 20 % der Prämie nicht direkt unter die Seeleute verteilt werden, sondern in die Marine-

invalidenkasse wandern sollten, um die Pensionen zu verbessern.

Der Berichterstatter Desseaux und der Minister Tirard traten für diese Änderung ein, die auch trotz des Einspruchs von Farcy und Laroche-Joubert angenommen wurde.

Zuletzt verlangte noch der Marineminister, im Gesetz statt „Tonnen“ — „Tonnen im Nettogehalt“ zu setzen, um Unklarheiten zu beseitigen. Weiter sollte die Zahl der durchlaufenen Meilen nach der direkten Seelinie gemessen werden, um nicht durch Umwege die Prämien sich erhöhen zu lassen. Schliefslich mufsten die Schiffe, welche nach Regierungsangaben erbaut wurden und die Prämienerhöhung von 15 % genossen, „in Frankreich“ hergestellt werden.

Die Zusätze wurden sämmtlich beschlossen und das Gesetz dem Senat überwiesen.

4. Das Marinegesetz im Senat.

Die Senatskommission nahm nach dem Bericht des Senators Labiche (republ. Linke) vom 16. Dezember 1880 im Einverständnis mit der Regierung zwei Änderungen vor. Sie beantragte für den Artikel 9, die Schiffahrtsprämien bei im Ausland erbauten Schiffen auf die Hälfte herabzusetzen und die Bestimmung, 20 % der Prämie der Invalidenkasse zu überweisen, fallen zu lassen.

Am 27. Januar 1881 fand die Generaldiskussion statt. Der Senator Ancel (rechtes Centrum) empfahl das so geänderte Gesetz nach einem geschichtlichen Rückblick mit den schon aus der Kammerberatung bekannten Gründen. Er führte für den Niedergang der Flotte noch folgende Zahlen an: Im Jahre 1880 seien in französische Häfen eingelaufen:

französische Schiffe	10 208	mit	3 053 876	Tonnen
fremde „	26 268	„	8 403 414	„

Ausgelaufen seien:

französische Schiffe	7 983	mit	3 156 175	Tonnen
fremde „	15 130	„	3 998 781	„ . —

Nun folgte eine glänzende Verteidigungsrede des Gesetzes durch den Senator Dupuy de Lôme (Bonapartist). Doch kann ich auf diese nicht so genau, wie ich es wünschte, eingehen, weil der Redner keine neuen Gesichtspunkte ins Treffen führte. Dupuy de Lômes Grundsatz für die Behandlung der Flotte war Gleichheit vor der Steuer in Bezug auf die fremden und die französischen Werften, und provisorische Hilfe für die Reeder.

Er betrachtete die Lage der Schiffsbauer und Reeder in besonderen Abschnitten und gab eine genaue Schilderung der französischen Marinegesetzgebung seit dem Anfang des Jahrhunderts, ja seit dem Ursprung der Inskription in den Jahren

1665 bis 1681. In enthusiastischer und poetisch anschaulicher Weise verweilte er bei der Aufzählung der anerkannten Vorzüge der französischen Schiffe, die in jedem Sturm und jeder Gefahr den Wellenbergen und Winden getrotzt hätten.

Für die stagnierende Entwicklung der Handelsmarine führte er die Zahlen des Schiffsbestandes in den Jahren 1860 und 1880 an. Danach gab es

im Jahre	Schiffe	mit Tonnen	und Menschen
1860	15 032	1 025 000	95 000
1880	15 033	932 000	93 000

Dabei habe sich die Menschenzahl für den Küstenfischfang, die in den 93 000 Mann mit eingeschlossen sei, seit 1860 um 11 000 vermehrt.

Dupuy de Lôme gab natürlich zu, dafs die Wirksamkeit eines Dampfschiffes im Durchschnitt dreimal so grofs, wie die eines Segelschiffes, wäre. Wenn man also die Zahl der Dampfschiffe mit drei multipliziere, so ergäbe sich eine Steigerung des Schiffsbestandes um 13 %. England sei aber in derselben Zeit um 46 % in Bezug auf den Tonnengehalt seiner Schiffe gewachsen, bezüglich der Wirksamkeit der Dampfschiffe allein um 63 %. Die Reihenfolge der konkurrierenden Staaten sei jetzt: England, Vereinigte Staaten, Norwegen, Deutschland, Italien, Frankreich. Fast ²/₃ der französischen Einfuhr würde durch das Ausland besorgt.

Die jetzige Prämie sei besser berechnet, als die von 1873 nach der Zahl der Bemannung. Die damalige Prämie hätte die Segelschiffahrt zu sehr unterstützt. Die Kosten berechne er auf 7½ Mill. fr., also für die Zeit von 10 Jahren auf 75 Millionen; aber die Wirkung sei vielversprechend. —

Den Worten Dupuy de Lômes folgte brausender Beifall, welcher bewies, dafs die Annahme des Gesetzes im Senat gesichert war. Es sprach nur noch der Senator Lenoël (linkes Centrum; konserv. Republ.) in gleichem Sinne. Dann verlangte der Handelsminister Tirard die Dringlichkeit des Gesetzes, die sofort beschlossen wurde. Sämtliche Artikel fanden darauf ihre Annahme, und schliefslich wurde das ganze Gesetz mit 258 gegen 5 Stimmen (Joseph Garnier, Humbert, de Lafayette, Le Royer und Vissaguet) votiert. —

Am 29. Januar 1881 hatte die Deputiertenkammer sich noch einmal mit der Vorlage wegen der durch die Senatskommission in das Gesetz hineingebrachten Änderungen zu beschäftigen. Der Berichterstatter Desseaux empfahl die Senatsbeschlüsse dringend; ebenso der Minister Tirard. Die Forderung, den im Ausland erbauten Schiffen nur die Hälfte der Prämie zu gewähren, stiefs auch auf keinen Widerspruch.

Aber das Fallenlassen der 20 % von der Prämie für die Schiffsbesatzung verursachte eine heftige Erregung. Rouher

tadelte diese Maſsregel, weil dadurch die schon zu hohe Prämie für die Reeder wieder um 20 % erhöht würde.

Desseaux rechtfertigte die Bestimmung damit, daſs bereits ein besonderes Gesetz die Pensionen der Inskribierten verbessert habe, die Forderung der 20 % also unnötig sei.

Ähnlich sprach Lorois (Rechte). Beide Änderungen wurden nacheinander angenommen.

Nun forderte Georges Perin die Kammer auf, wegen dieser Prämienerhöhung das ganze Gesetz abzulehnen. Sein Verlangen wurde jedoch nicht berücksichtigt.

Noch am 29. Januar 1881 wurde das Gesetz promulgiert und auf zunächst zehn Jahre in Kraft gesetzt. —

Eine weitere Unterstützung fand die Marine in den Bestimmungen des neuen französischen Generaltarifs, welcher, wie ich bereits hervorgehoben habe, die Entrepotzuschläge neu ordnete und die französische Flagge günstiger als die ausländische stellte.

Der Freihändler Joseph Garnier klagte freilich in seinem Journal des Économistes: „Das System der Subvention ist an die Stelle des Systems der Protektion getreten. Diese Maſsregel ist weniger schlecht, aber die Handelsmarine wird dadurch weder mehr noch weniger glücklich werden, und das Resultat wird 75 Millionen gekostet haben“ [1].

Thatsächlich befriedigte aber das Gesetz die Interessenten und ist auch später wieder verlängert worden.

IX. Kapitel.

Der neue Konventionaltarif.

1. Einleitendes.

Nun war der Zeitpunkt gekommen, in welchem die französische Regierung daran gehen konnte, die handelspolitischen Beziehungen Frankreichs zu den fremden Mächten zu regeln. Seit dem Erlaſs jenes Rundschreibens des Handelsministers de Meaux im Jahre 1875, das zuerst die Frage der Handelsverträge der öffentlichen Meinung als der Lösung dringend bedürftig unterbreitete, waren bereits sechs Jahre verflossen, und nur notdürftige Vertragsverlängerungen und Übergangskonventionen mit den europäischen Staaten hielten das System der Verträge zu Gunsten der Stetigkeit der Handelsbeziehungen aufrecht. Jetzt endlich war der Grund zur Errichtung eines neuen Gebäudes gelegt: die französische Regierung hatte durch die Fertigstellung des Generaltarifs und das Marinegesetz den notwendigen Rückhalt bekommen, um den Ansprüchen des Auslands zu begegnen.

[1] Journal des Écononom. Februar 1881. S. 349.

Aber dem Verlangen der Hochschutzzöllner, nun den neuen Generaltarif als Minimum hinzustellen, unter welches man in keinem Falle hinabgehen dürfe, kam die Regierung nicht nach. Der in der Wirtschaftspolitik führende Minister Tirard erklärte in der Kammer nach Schlufs der Generaldiskussion über die Zollreform, am 23. Februar 1880, ausdrücklich, dafs die Regierung fest dabei bestehen bleiben wolle, durch Verträge das Verhältnis mit dem Ausland auch weiterhin ungetrübt zu erhalten. Gegenüber einem Antrag Keller (klerikal), welcher den neuen Tarif zu einem autonomen machen wollte, sprach sich der Minister entschieden dahin aus, dafs der Antrag verfassungswidrig sei. Der Regierung stände allein das Recht zu, Verträge zu schliefsen; sie könne sich darin von der Kammer keine Vorschriften machen lassen. Das Recht des Parlaments, geschlossene Verträge nachher zu beraten und sie gegebenen Falls im ganzen abzulehnen, wolle er natürlich nicht bestreiten. Tirard spitzte seine Antwort dahin zu: „Die Frage, wie sie sich jetzt stellt, lautet folgendermafsen: ‚Bringt es Nutzen oder keinen Nutzen, Verträge zu schliefsen?‘ Darauf antworte ich: ‚Nach dem Wortlaut der Verfassung hat einzig und allein die Regierung darüber zu entscheiden.‘“

Das Amendement Keller wurde zurückgezogen, aber am 4. Juni 1880 durch Guichard (Linke) teilweise wieder aufgenommen. Guichard wollte wenigstens hinsichtlich der landwirtschaftlichen Produkte die Macht der Regierung, durch Verträge Zolländerungen herbeizuführen, begrenzen. Tirard verweigerte jetzt die Antwort auf die Frage, wie sich die Regierung dazu stelle, und der Präsident der Kammer, Gambetta, liefs das Amendement als verfassungswidrig nicht zur Abstimmung zu.

Die Regierung war also in keiner Weise durch einen Parlamentsbeschlufs gebunden. Der Handelsminister gab indessen freiwillig, weil er trotz seiner freihändlerischen Überzeugung der Zeitströmung Rechnung tragen mufste, die Zusicherung, dafs die den fremden Mächten einzuräumenden Konzessionen im Durchschnitt nicht unter die 24 %, um welche der neue Generaltarif gegenüber dem alten Vertragstarif erhöht war, hinabgehen sollten. Er versprach ferner, in keinem Falle dem Verlangen Englands, die Wertzölle beizubehalten, nachzukommen, und schliefslich auch, Cerealien und Vieh, wie früher, so auch künftig, nicht in die Vertragstarife aufzunehmen, für diese also einen autonomen Tarif zu belassen. Die Wünsche der Agrarier waren damit wenigstens materiell erfüllt.

Die Regierung nahm die Vertragsverhandlungen sofort auf, welche nach dem Wortlaut der Konventionen binnen sechs Monaten, d. h. am 8. November 1881 zum Ziele führen mufsten. Doch war es vorauszusehen, dafs diese Frist ein wenig zu

kurz bemessen war. Das Ministerium Ferry-Tirard liefs sich infolgedessen am 20. Juli 1881 vom Parlament die Ermächtigung geben, die alten Verträge noch um drei weitere Monate zu verlängern. Sämtliche fremde Mächte gingen durch Deklarationen auf die Wünsche der französischen Regierung und schliefslich auch noch auf eine weitere Verlängerung des alten Konventionalregimes bis zum 15. Mai 1882 ein.

Die Verhandlungen wurden anfänglich von Tirard bis zum 14. November 1881 geführt. An diesem Tage stürzte das Kabinett Jules Ferry, und das „grofse" Ministerium Gambetta begann seine kurze Laufbahn[1]. Der neue Handelsminister Rouvier setzte das Werk seines Vorgängers bis zum 30. Januar 1882 fort. Aber erst Tirard, der dann wieder im Kabinett Freycinet-Ferry-Say die Abteilung des Handels übernahm, konnte es zu Ende führen.

2. Die Übereinkunft mit Grofsbritannien.

Ich gehe nun im einzelnen auf die Verträge ein und beginne mit England.

Die früher mit dem britischen Ministerium Beaconsfield eingeleiteten Verhandlungen waren, wie schon erwähnt, vertagt worden. Der wieder ans Ruder gekommene englische Ministerpräsident Gladstone stand Verträgen nicht eben freundlich gegenüber und hielt sie höchstens für ein politisches Band. Jedenfalls ging er nur sehr behutsam auf neue Verhandlungen ein. Der französische Gesandte in London, Léon Say, hatte infolgedessen einen schweren Stand. Er konnte schliefslich nur soviel erreichen, dafs man die Streitpunkte klar präcisierte und eine allgemeine Grundlage für die Verhandlungen schuf.

Eine Einigung kam allein in dem Kapitel der landwirtschaftlichen Produkte zu stande, und zwar insofern, als man diese von den Vertragsbestimmungen ausschlofs.

Schwierigkeiten machte die Weinfrage. Frankreich verlangte, wie schon früher, eine bedeutende Zollreduktion. Gladstone ging scheinbar darauf ein. Er versprach, die geringwertigeren französischen Weine in Fässern zu einer niedrigeren Abgabe ins Land zu lassen, machte dafür aber kurz darauf dem britischen Parlament den Vorschlag, den Zoll für Flaschenweine zu erhöhen. Das entsprach wiederum nicht den Wünschen des französischen Botschafters.

---

[1] Erwähnenswert ist aus dieser Zeit die Schaffung zweier neuer Ministerien durch Erlafs vom 14. November 1881. Die Ressorts der Landwirtschaft und der Kolonieen erhielten seitdem einen eigenen Leiter.

Ein weiterer Differenzpunkt war die Umwandlung der französischen Wertzölle in specifische. England erklärte sich nur bereit, Bestimmungen zu treffen, welche die bei Anwendung der Wertzölle nachgewiesenen Betrügereien verhindern sollten.

Es handelte sich schliefslich noch darum, Verbesserungen des Tarifs und der Handelsbeziehungen herzustellen. Aber was bedeutete das Wort ‚Verbesserungen'? England mit seinem Massenexport hielt Zollerniedrigungen für eine Verbesserung des status quo, Frankreich hingegen Zollerhöhungen, namentlich bei Baumwollenfabrikaten.

Kurz und gut, die am 26. Mai 1881 eingeleiteten Schritte endigten nach neun Monaten mit einem Mifserfolg, wenn man auch auf beiden Seiten in wichtigen Punkten nachzugeben suchte. England wollte zuletzt sogar die specifischen Zölle in Kauf nehmen, jedoch bei Geweben von Wolle und Baumwolle der Berechnung dieser Gewichtszölle den Wert der niedrigsten Qualitäten zu Grunde legen. Der Handelsminister Rouvier erklärte sich schliefslich auch hiermit einverstanden, aber nur unter der Bedingung, dafs der Weinzoll herabgesetzt werde. Doch an dieser für England in fiskalischer Hinsicht wichtigen Frage scheiterte das ganze Werk. Frankreich hatte darunter weniger zu leiden als England. Gladstone hätte sich sagen müssen, dafs er durch den Vertrag wenigstens einige Schritte weiter auf dem Wege des Freihandels gekommen wäre. So erreichte er nur die Vorteile, welche England aus der Meistbegünstigung und den Verträgen Frankreichs mit den anderen Ländern erwuchsen.

Denn dafs Frankreich Grofsbritannien anders als die konkurrierenden Staaten behandelte, war ein Ding der Unmöglichkeit. Tirard legte deshalb der Deputiertenkammer ein besonderes Gesetz über das gegen England zu beobachtende Zollverfahren am 23. Februar 1882 vor. In der Begründung dazu erwähnte der Handelsminister, dafs eigentlich vom 1. März 1882 an gegen England der Generaltarif in Kraft treten müsse, und erinnerte dann an die Gestaltung der Verhandlungen in der letzten Zeit. England verlangte darin schliefslich einen einfachen Reciprocitätsvertrag mit gegenseitiger Meistbegünstigung. Diesen Vorschlag wollte die französische Regierung nur dann annehmen, wenn England, das durch keinen Tarifvertrag gebunden war, sich verpflichtete, die Zollfreiheit, wie sie bisher bestanden habe, in allen Punkten beizubehalten. England verweigerte dies, weil es Herr seiner Tarife bleiben wollte.

Frankreich schlug dann eine Klausel vor, die ihm erlaubte, den Vertrag sofort zu lösen, sobald England Zölle einführte oder erhöhte. Die britischen Unterhändler erklärten sich gegen eine solche Klausel und boten einen einfachen

Meistbegünstigungsvertrag auf unbestimmte Zeit mit einjähriger Kündigungsfrist an. Frankreich sträubte sich dagegen, weil es nach der Kündigung immer noch ein Jahr gebunden blieb, während England auf der Stelle erhebliche Einfuhrerschwerungen einführen konnte. Auch die Herabsetzung der Kündigungsfrist auf sechs Monate wurde aus dem gleichen Grunde abgelehnt.

Die französische Regierung hielt es nun für das beste, sich ebenso frei wie England hinsichtlich der Tarife zu stellen. Tirard verlangte deshalb von den Kammern, dem britischen Reiche nicht durch einen Vertrag, sondern durch ein Gesetz die Meistbegünstigung zu gewähren. Dieses Gesetz konnte bei Zollerhöhungen auf englischer Seite, die allerdings wenig wahrscheinlich waren, sofort aufgehoben werden.

Deputiertenkammer und Senat schlossen sich Tirards Ausführungen an und beschlossen das Gesetz am 25. und 26. Februar 1882. Am 27. Februar wurde es bereits in Kraft gesetzt.

Am folgenden Tage unterzeichneten de Freycinet und Lord Lyons indessen doch in Paris eine Übereinkunft, nach welcher sich England und Frankreich bis zum 1. Februar 1892 die Meistbegünstigung ohne Tarifbestimmungen gegenseitig gewährleisteten.

Wegen der Stabilität der Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern war dieses Vorgehen entschieden das beste.

Aber man kann sich nicht verhehlen, dafs durch die neue Konvention, welche noch an demselben Tage von der Kammer, am 11. Mai vom Senat genehmigt wurde und auch englischerseits ihre Billigung fand, das ursprünglich beschlossene Gesetz aufgehoben wurde und Frankreich gebunden blieb, während England die freie Verfügung über seine Tarife hatte. Nur die Erzeugnisse der britischen Kolonieen blieben dem Generaltarif unterworfen.

Den Grund für das Vorgehen der französischen Regierung kann man wohl darin finden, dafs sie mit einigem Recht befürchtete, das den Welthandel beherrschende Grofsbritannien könne Frankreich unfreundlich begegnen und mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln den eigenen Handel lahm legen. Andererseits traute die dem Freihandel zuneigende Regierung auch nicht der Kammermehrheit, welche bei der gewaltigen Agitation der Schutzzöllner plötzlich einmal das Meistbegünstigungsgesetz aufheben konnte und kraft eines Majoritätsbeschlusses zum Schutzzoll übergehen konnte. Der Vertrag mit England verhinderte diesen Schritt wenigstens auf geraume Zeit[1].

---

[1] Siehe Amé, négociations commerciales avec l'Angleterre; Journal des Écon. 1882. April. S. 32.

3. Die Verträge mit den übrigen Staaten[1].

Der neue französische Konventionaltarif, den man nun auch gegen England anwandte, war die Folge der Verträge mit Belgien, Italien, Portugal, Spanien, Schweden-Norwegen und der Schweiz. —

a. Der Vertrag mit Belgien.

Vor den Konferenzen mit Frankreich machte das Kabinett Frère Orban in Brüssel einen eigenartigen Vorschlag. Es verlangte nichts weniger als eine Art europäischen Gerichtshofes einzusetzen, welcher das französische Zollsystem prüfen sollte. Die französische Regierung lehnte diese Zumutung von vornherein ab. Sonst waren die Verhandlungen mit Belgien durchaus freundschaftlich und führten schnell zu einem Ergebnis.

Durch seinen früheren Vertrag hatte Belgien in Frankreich eine Ausnahmestellung eingenommen hinsichtlich seiner Kohlen, seines Gufseisens und seiner Garne und Gewebe von Lein oder Hanf. Die Zeit für eine solche Ausnahmestellung war wegen der gewaltigen Entwicklung des Weltverkehrs seit der napoleonischen Ära vorüber. Die das Handelsvertragssystem beherrschende Meistbegünstigungsklausel verbot es Frankreich, sich darauf einzulassen. Denn es hätte durch eine solche Bestimmung den Erzeugnissen Englands und der übrigen Länder in der belgischen Pforte ein leicht passierbares Einfallsthor geöffnet. Dafür bequemte es sich zu anderen Zugeständnissen.

Die Übereinkunft vom 31. Oktober 1881 besteht aus einem Handels- und einem Schiffahrtsvertrag.

Der Vertrag legte beide Länder hinsichtlich etwa zu gewährender Zollrückgaben oder Prämien fest. Diese Ausfuhrvergütungen durften künftig nur genau den Betrag der Accise- und Verbrauchsabgaben ersetzen, aber keinesfalls eine Wiedererstattung des Zolles bilden. Für die Einfuhrtarife galt im Zusammenhang damit der Grundsatz, dafs Zollzuschläge nur bei gleichzeitiger und gleichmäfsiger Erhöhung der inneren Abgaben eintreten durften.

Frankreich verpflichtete sich weiter, folgende, aus Belgien stammende Artikel nicht mit erhöhten Zuschlägen, aufser dem eigentlichen Zoll, zu belegen: Kunsttischlerholz, Farbholz, rohe Baumwolle, Wolle in Masse, rohe Häute, Reis, Pottasche, Guano, exotische Harze, Salpeter, Thee, Ölsämereien, Fette und Öle. Damit war der im französischen Generaltarif vorgesehene Entrepotzuschlag für die indirekte Einfuhr zu einem guten Teil aufgehoben.

---

[1] Siehe Amé, négociations commerciales, Journal des Écon. 1882, Juni, S. 343.

Kaffee erhielt einen Entrepotzuschlag von 5 fr. (statt 10 fr.), Kakao von 10 fr. (statt 20 fr.). Für die aufserdem noch bestehenden Entrepotabgaben erhielt Belgien das Recht, die gleichen Gebühren an seinen Grenzen einzuführen.

Gegenseitige Verpflichtungen betrafen ferner den Grenzverkehr: landwirtschaftliche Erzeugnisse waren 10 km von beiden Seiten der Grenze zollfrei.

Jeder Durchgangszoll blieb verboten.

Handelsreisende sollten einen einfachen Gewerbeschein (Patent) für 20 fr. lösen.

Zollerhöhungen oder Einfuhrverbote durften während der Vertragsdauer überhaupt nur im Falle eines Krieges oder aus gesundheitspolizeilichen Gründen eingeführt werden.

Eine Sonderbestimmung traf den Kohlenzoll. Frankreich konnte danach seine Abgaben von Steinkohlen und ähnlichen Brennstoffen überhaupt nicht erhöhen, Belgien einen Zoll von höchstens 1 fr. auf 1000 kg. annehmen.

Sonst gewährte man sich gegenseitig die Meistbegünstigung für die Einfuhr. Frankreich ermäfsigte dabei seine Zölle gegenüber den Angaben des Generaltarifs in folgenden Tarifpositionen, denen ich zur Vergleichung auch die Daten des alten Generaltarifs und des alten Vertragstarifs beifüge.

(In fr. und auf 100 kg).

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Spanferkel, leichter als 8 kg	0,12	0,12	0,50	frei
Geflügel	frei	frei	20,00	5,—
Wachs	1,04	1,00	10,00	frei
Eier	frei	frei	10,00	"
Butter	"	"	13,00	"
Butter, gesalzen	2,60	2,50	15,00	2,00
Süfswasserfische	frei	frei	5,00	frei
Hopfen	56,14	12,50	15,00	12,50
Marmor	1,56 und 49,92	1,50 frei	2,50 10 fr., 15 fr. und 6 fr.	1,50 frei, 4 fr. u. 1,50
Ecossinne (flandrischer Granit)	"	"	frei, 1,25, 10 fr. u. 4 fr.	frei u. 0,50
Dachschiefer (das Tausend)	4,16	4,00	4,00	2,00
Fliesen und Ziegel	4,99—31,20	frei	1,00	frei
Gufseisen	4,99—8,74 od. verboten	2,00	2,00	1,50
Stabeisen, Schienen	12,48—17,47	6,00	6,00	5,00
Eisenbleche	24,96	7,50—13,00	7,50—13,00	7,00—12,00
Stahl in Barren (Schienen)	37,44	9,00	9,00	6,00
Soda	33,07 u. verboten	1,90—14,00	2,30—17,50	1,90—14,00

(fr. auf 100 kg)

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Parfümerieseife . .	204,67	6,00	12,00	8,00
Cichorie	57,20	5,00	5,00	4,00
Kraftmehl, Stärke	26,21 u. 1,25	1,50 u. 1,20	6,00	4,00
Kerzen	10,40 %	10 %	19,00	16,00
Fayence und Porzellan	61,15—408,10 od. verboten	frei oder 10—15 %	10,00—25,00	7,00—20,00
Spiegelglas	12,48—82,37 pro qm	1,50—20,00 pro qm	25,00 od. pro qm 1,20—5,00	20,00 1,00—3,00
Glas	verboten	10 %	4,25—31,00	3,50—25,00
Flachs- und Hanfgarne	47,42—205,92	15,00—100,00	16,00—200,00	13,00—100,00
Jutegarne	74,88—101,09	5,00—14,00	6,25—17,50	5,00—14,00
Baumwollgarne . .	verboten	15,00—300,00	18,50—372,00	15,00—300,00
Wollgarne, Kamm-	"	10,00—100,00	31,00—124,00	20,00—80,00
" Streich-	"	"	18,50—56,00	12,00—36,00
Garn aus Ziegenhaar	24,96	24,00	30,00	24,00

Entsprechende Zollerniedrigungen im neuen Vertragstarif zeigen alle Garnabgaben für gebleichte, gefärbte und gezwirnte Ware.

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Gewebe:				
aus Flachs und Hanf	74,88—582,82	5,00—300,00	28,00—460,00	22,00—300,00
aus Jute	96,10	10,00—24,00	16,00—30,00	11,00—24,00
aus Baumwolle .	verboten	50,00—300,00 oder 15 %	62,00—670,00	50,00—540,00
aus Wolle	"	10 %	75,00—650,00	50,00—524,00
aus Seide	254,59—2121,60	frei oder 200,00—1200,00	frei oder 186,00—1488,00	frei oder 150,00—1200,00

Die mannigfachen Nuancen der einzelnen Textilfabrikate sind durchweg gegenüber dem neuen Generaltarif entsprechend im Vertragstarif ermäfsigt worden. Die Zollbeträge sind zumeist dieselben, wie im alten Vertragstarif, nur dafs die hier befindlichen Wertzölle durch Gewichtsabgaben ersetzt sind.

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Papier	99,84—187,20	8,00	11,00—25,00	8,00—15,00
Häute	verboten	10,00—60,00	10,00—74,00	10,00—60,00

Waren aus Leder sind ganz entsprechend im Tarif behandelt.

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Lokomotiven und Lokomobilen . . .	49,92	10,00	10,00	9,00 und 6,00
Tender	37,47 u. 74,88	8,00	8,00	7,00
Spinn-, Webe- und landwirtschaftl. Maschinen	49,92 u. 18,72	10,00 u. 6,00	10,00 u. 6,00	5,00
Werkzeug aus verstählt. Schmiedeeisen	156,00	15,00	15,00	13,50
Waren aus Gufseisen (roh)	verboten	3,00—4,50	3,00—4,50	2,50—4,00

Frankreich liefs sich noch zu einer ganzen Reihe von Tarifermäfsigungen bewegen, von denen ich folgende Positionen nenne: Salpeter- und Ölsäure, Stearinsäure, Natron, Alaun, schwefelsaure Thonerde, Bleiweifs, Chlorkalk, Ultramarin, Ölfirnis, Schweinfurter Grün und dergl., Preufsisch Blau, Pfefferkuchen, Nähnadeln, Schrauben, schmiedeeiserne Röhren, Gewehre (Hinterlader), Holzwaren, Sparterie, Strohhüte, Tauwerk, Kautschuckgewebe, Kämme, Filzhüte, Kunstschreinerwaren (aufser in Elfenbein) und Bürsten.

Belgien hatte noch die Aufhebung der zeitweiligen freien Zulassung für den Getreide- und Mehlhandel beantragt. Der Minister Tirard liefs sich aber nicht darauf ein. Er erklärte, dafs die Handhabung dieser Einrichtung nach dem Erlafs vom 18. Oktober 1873, welcher die Identität des einzuführenden Korns und des auszuführenden Mehls vorschreibt, den belgischen Wünschen genügend Rechnung trage.

Die französischen Gegenwünsche waren verhältnismäfsig gering, weil der belgische Tarif bedeutend mäfsiger, als der französische war und im Maximum 10% betrug. Die Zollfreiheit, welche in Belgien für sehr viele Produkte eingeführt war, wurde jetzt noch auf Uhren, Gold- und Silberwaren und anderes ausgedehnt. Reduziert wurden die Abgaben von Topf- und Glaswaren, von zwei Klassen Baumwollgeweben und von einer Reihe unwichtigerer Punkte. Belgien verzichtete auch auf seinen Zollzuschlag von 1 fr. auf das hl. für Weine in Flaschen. Der Weinzoll war demnach von jetzt an in Belgien aufgehoben. Aber die Accise, ein verschleierter Weinzoll — weil Belgien diesen Artikel nicht produziert —, betrug noch 23 fr. auf das hl.; Weine mit mehr als 18% Alkoholgehalt zahlten für den Überschufs aufserdem die Alkoholsteuer, deren Umwandlung sich Belgien übrigens vorbehielt. Belgien ist nächst England der Hauptmarkt für französische Weine. Frankreich hatte deshalb auf eine Herabsetzung der Accise gehofft. — Eine besondere Bestimmung betraf noch den Salzhandel, für den in Belgien die inneren Abgaben zur Zeit aufgehoben waren. Bei einer etwa eintretenden Wiedereinführung der Salzsteuer sollte Belgien französischem rohen Seesalz eine Vergütung von 10% geben.

Der sich an den Handelsvertrag schliefsende Schiffahrtsvertrag bestimmte die gegenseitige Meistbegünstigung und die Gleichstellung mit der heimischen Handelsflotte. Die Küstenfahrt und die Fischerei blieben den Gesetzen der Einzelländer unterworfen.

Beide Verträge wurden von der französischen Kammer und dem Senat ohne grofse Erörterung mit stattlicher Mehrheit angenommen. Aus der Debatte ist nur erwähnenswert, dafs der Deputierte Méline den Umfang der französischen Ausfuhr nach Belgien nicht anerkennen wollte, sondern mit einigem

Recht behauptete, ein Teil dieser Waren ginge nach Deutschland, England und in das übrige Ausland.

b. Der Vertrag mit Italien.

Italien hatte sich nach Ablehnung des französisch-italienischen Vertrages durch die französische Kammer im Jahre 1878 nur schwer dazu verstanden, in eine Weiterverlängerung des alten, für es sehr vorteilhaften, Vertrages einzuwilligen. Die Vorzüge dieses Vertrages für Italien deuten folgende Zahlen an: Es betrug die Ausfuhr:

	1863	1880
von Italien nach Frankreich	140 Mill. fr.	398 Mill. fr.
von Frankreich nach Italien	190 „ „	181 „ „

Die Minister des Königs Humbert konnten sich der Thatsache nicht entziehen, dafs das Übereinkommen mit Frankreich den Aufsenhandel günstig beeinflufst hatte, und hatten sich deshalb trotz ihrer protektionistischen Anschauungen und trotz anfänglicher Weigerungen seither stets mit den französischen Forderungen einverstanden erklärt. Auch jetzt gingen sie auf den neuen Vertrag vom 3. November 1881 ein, wenngleich ihnen die industrielle Opposition grofse Schwierigkeiten bereitete, und teilweise auch agrarische Bedenken zu zerstreuen waren.

So war die französische Reserve hinsichtlich des Viehs dem Vertrage gefährlich, weil der alte Zoll für Ochsen von 3,74 fr. in dem neuen Generaltarif auf 15 fr. pro Kopf gebracht worden war, und sich der Handelsminister dem Parlament gegenüber verpflichtet hatte, wie die übrigen landwirtschaftlichen Produkte, so auch Vieh nicht in die Verträge aufzunehmen. Vergebens betonte die italienische Regierung, sie müsse auf die Erregung der Viehzüchter in Piemont und in der Lombardei Rücksicht nehmen. Sie konnte nach Ablehnung ihres Wunsches nur erreichen, dafs sie statt dessen andere Zollherabsetzungen erhielt. Unter den für die Landwirtschaft wichtigen Erzeugnissen gestanden die französischen Unterhändler eine Ermäfsigung der fiskalischen Abgaben von Wild, Geflügel, Fischen, Bettfedern, Butter, Eiern, Teignudeln, Früchten, Olivenöl, Trüffeln und Wein zu. Aufser den bereits Belgien gewährten Reduktionen, unter denen besonders Marmor, Baumaterialien, Porzellan und Fayence für die italienische Ausfuhr von Bedeutung waren, erhielt Italien noch für folgende Fabrikate Zugeständnisse oder sogar völlige Zollfreiheit: Citronensäure, schwefelsaures Chinin, Farbholzextrakte, Ocker und andere Farben, Glasperlen, Garne aus Flockseide, Blasinstrumente, Strohhüte und Knöpfe. Wie bei dem belgischen Vertrage will ich auch hier eine vergleichende Zollzusammenstellung für die wichtigsten in Frage kommenden Artikel geben. Die Mafseinheit ist 1 fr. auf 100 kg.

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Wild	frei	frei	20,00	5,00
Bettfedern	52,00	3,50	20,00	15,00
Teignudeln	6,24	3,00	6,00	3,00
Tafelfrüchte	frei oder 0,31—19,97	frei oder 0,30—8,00	frei oder 0,30—8,00	frei oder 2,00 u. 6,00
Olivenöl	3,12	3,00	4,50	3,00
Wein	5,20	3,50	4,50	3,00
Trüffeln	frei	frei	200,00	10,00
Ocker	"	"	0,25	frei
Glasperlen	124,00-748,80	20,00	25,00	12,00
Garne aus Flockseide	78,00—124,80	75,00—120,00	93,00—149,00	75,00—120,00
Blasinstrumente (pro Stück)	3,74	10 %	0,80	0,40
Strohhüte	10,40	10,00	50,00—300,00	10,00

Frankreich exportiert von allen diesen Dingen viel, konnte also die betreffenden Zölle ohne grofses Opfer herabsetzen. Im Parlament, zumal im Senat, machten auch nur die Agrarprodukte die Opposition lebendig. Aber ein Antrag Feray, die Regierung aufzufordern, neue Vereinbarungen mit dem italienischen Ministerium Depretis zu treffen, fand nur eine Minderheit.

Italien seinerseits blieb auf einem gröfseren Gebiete dem Schutzzoll treu. Die Regierung dieses Landes mufste sich nach der Parlamentsmehrheit richten und konnte den der Industrie Toskanas und der Lombardei durch den Generaltarif von 1878 gewährten Schutz nicht ohne Gefahr aufgeben. Der alte sardinische Generaltarif von 1863, welchem auch die neuen Provinzen des Königreiches vordem unterstellt waren, war der französischen Einfuhr allerdings viel günstiger gewesen.

Tirard begnügte sich jetzt mit geringeren Zugeständnissen, um einen Bruch mit dem Nachbarlande zu vermeiden. Für Wollwaren gingen Italiens Zölle im Mittel nicht über 12 % hinaus. Die vorgenommenen Ermäfsigungen des Seidenzolls waren Frankreichs grofser Exportindustrie nützlich, aber sie wurden durch Erhöhung der Abgaben von mit Seide gemischten Geweben so gut wie ausgeglichen. Sonst bewilligte Italien etwa 60 Artikel, die es bereits Österreich zugestanden hatte, darunter Alkohol, Branntwein und Liköre, gewisse Leinstoffe, Werkzeuge, Dampfmaschinen, Porzellan, Spiegel. Es gestand volle Reciprocität für alle Naturprodukte aufser Wein zu; ferner Verminderungen auf Möbel, Tapeten, Handschuhe, Goldschmiedewaren, Bijouterieen, Fayencen, appretierte Schmuckfedern, künstliche Blumen, feine Kurz- und Bandwaren, Parfümerien und Pianos, also hauptsächlich für die für Frankreich so wichtige Luxusindustrie. Allzuviel für die französische Gesamtausfuhr bedeuteten diese Artikel aber nicht.

Italien behielt sonderbarer Weise seine Ausfuhrzölle, die besonders Schwefel und rohe oder gezwirnte Seide trafen, auch jetzt noch bei. Ebenso sträubte es sich, wie schon erwähnt, Frankreich für Wein den gleichen Zoll zu gewähren, wie dieses den italienischen Importen, weil die französischen Weine höheren Wert besäfsen. Wenn man aber die Ausfuhr der beiden Länder miteinander vergleicht, so hätte Italien ohne weiteres nachgeben können. Im Jahre 1880 lieferte

Italien an Frankreich: 1 604 302 hl Wein
Frankreich an Italien: 15 870 „ „

Natürlich ist ein guter Teil der verminderten französischen Ausfuhr auf die Rechnung der Phylloxera und ihrer Verheerungen zu setzen. Aber auch vordem war das Verhältnis für Italien günstiger. Italien liefs sich dennoch nur auf einen Zoll von 4 fr. ein, während Frankreich 3 fr. zugestehen mufste. (Bald wurde dieser Zoll durch den spanischen Vertrag sogar auf 2 fr. reduziert).

Der Grenzverkehr wurde, wie es schon im Vertrage mit Belgien und später in den anderen Verträgen mit den Nachbarstaaten vereinbart wurde, für Getreide, Heu, Stroh und Grünfutter frei gegeben.

Die Dauer des Vertrages lief bis zum 1. Februar 1892. Ein Zusatzartikel verlängerte die alte Schiffahrtskonvention von 1862 mit gegenseitiger Meistbegünstigung auf ein Jahr; diese Konvention behielt aber durch gegenseitige Übereinkunft auch noch später ihre Gültigkeit.

c. Der Vertrag mit Portugal.

Der nächste zum Abschlufs gelangende Vertrag war der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Portugal vom 19. Dezember 1881. Portugal trat damit in das europäische Meistbegünstigungssystem ein. Es behielt jedoch das Recht, seinem Tochterlande Brasilien Sondervorteile einräumen zu dürfen, welche nicht der Meistbegünstigungklausel unterlagen. Die Küstenschiffahrt und die heimische Fischerei blieben vom Vertrage ausgeschlossen.

Algier wurde dem französischen Mutterlande gleichgestellt, ebenso die ‚adjacentes' genannten Inseln Madeira, Porto-Santo und die Azoren dem portugiesischen Staate.

Portugal blieb trotz einer geringen Anzahl von Zugeständnissen bei seinem hohen Schutzzolltarif. Das Land besitzt wenig indirekte Steuern. Daher waren die Zölle für Portugals Finanzen der wichtigste Einnahmezweig. Der neue Vertrag verbesserte von namhaften Einfuhrartikeln eigentlich nur die Zölle von Gufseisen, Schmiedeeisen und Stahl. Aber Frankreich hatte nur wenig Vorteil davon, weil es der englischen Konkurrenz in Portugal nicht gewachsen war.

Die Hauptartikel wurden mit folgenden hohen Abgaben belegt: Wollgewebe 6 fr.; 7 fr.; 20,70 fr.; 80,12 fr. auf 1 kg. — Stoffe von reiner Seide: 36 fr. — Konfektionen: 50 % Zuschlag zu den Gewebezöllen — Weine 50 reis pro Dekaliter, d. h. 43 fr. pro hl. Portugiesische Weine kamen dafür zu nur 2 fr. nach Frankreich.

Die französische Regierung ging auf diesen für ihr Land wenig günstigen Vertrag nur ein, weil Frankreich von dem portugiesischen Wettbewerb kaum etwas zu befürchten hatte, während seine eigene Ausfuhr immerhin einige Vorteile, jedenfalls mehr, als ohne Vertrag, zu erwarten hatte. Diese Ausfuhr nach Portugal war freilich gesunken, aber doch höher als die portugiesische Einfuhr. Die Handelsbewegung ist folgende:

Es betrug die Ausfuhr	1866	1880
Portugals nach Frankreich:	5,3 Mill. fr.	12 Mill. fr.
Frankreichs nach Portugal:	21,2 „ „	19,6 „ „

Besondere Zollreduktionen neben den bereits anderen Staaten zugestandenen Tarifermäſsigungen räumte Frankreich in folgenden, für eine Zollvergleichung unwichtigen, Artikeln ein: Honig, Palma-Christi-Öl, ausländische Harze, Korkware, Marmelade und Wolfszähne.

Eine Zusatzkonvention vom 6. Mai 1882 gestaltete das Verhältnis für Frankreich noch etwas günstiger. Portugal verstand sich in dieser Übereinkunft noch zu einigen weiteren Tarifherabsetzungen. Die Parlamente bereiteten den Verträgen keine Schwierigkeit.

d. Der Vertrag mit Spanien.

Spanien war bereits durch seine Konvention von 1877 in das Meistbegünstigungssystem eingetreten. Es hatte damals Frankreich in den Genuſs seines Minimaltarifs gestellt. Die neuen Verhandlungen führten nun zum definitiven Vertrage vom 8. Februar 1882. Die in Spanien ans Ruder gelangte liberale Partei[1] unter Sagasta zeigte sich zu Zugeständnissen bereit und ging bei 91 der wichtigsten Positionen noch unter den Minimaltarif hinab. Die Wünsche der katalonischen Industriellen nach höherem Zollschutz muſsten dabei allerdings immer im Auge behalten und nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Danach sind die Ermächtigungen im Vergleich zum spanischen Maximaltarif teilweise bedeutend. Die Zölle von Baumwollgarnen wurden um 25—50 % erniedrigt. Wollwaren mit Baumwolle gemischt erfuhren eine Herabsetzung von 58 %, wenn sie auch immer noch 260 fr. auf 100 kg. erlegen muſsten, während Frankreich von dem gleichen Gewicht nur

[1] Siehe Verein f. Socialpol. Bd. 51, Gwinner, Spanische Handelspolitik S. 79.

35—140 fr. erhob. Die Zölle für Wollwaren betrugen in Spanien für gewöhnliche Gewebe 30—60%; der spanische Produzent konnte sich also trotz aller Nachgiebigkeit seiner Regierung kaum über mangelnden Zollschutz beklagen.

Die Reduktionen der anderen Tarifnummern waren gleichfalls bedeutend. Spanien unterdrückte ferner seinen Ausgangszoll von 10 fr. auf die Tonne von silberhaltigem Blei, Bleiglanz und Bleiglätte.

Frankreich bewilligte dagegen der Einfuhr spanischer Naturprodukte eine gröfsere Tarifermäfsigung, namentlich dem Wein, für den es den Zoll von 3 auf 2 fr. herabsetzte. Das bedeutete für Frankreich einen Budgetausfall von 10 Mill. fr., solange die Phylloxera herrschte. Spanien liefs freilich auch die französischen Weine zu 2 fr. ein, aber nur die nicht schäumenden. Schaumweine verzollte es mit 5 fr. auf das hl. Gerechtfertigter waren die anderen Ermäfsigungen, die Frankreich Spanien zugestand, nämlich aufser den Belgien, Italien und Portugal eingeräumten Artikeln noch Zollerniedrigungen oder Befreiungen für grünen Anis, Esparto und Flechten und Matten daraus, Schlacken von Erzen, Bleimennige, citronensauren Kalk, Glycerin, schwefelsaures Natron, Weinhefe, Essig, Liqueure.

Vergleichende Tabelle (fr. auf 100 kg).

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Grüner Anis	2,08	2,00	2,00	frei
Teppiche aus Esparto	7,20	10 %	25,00	10,00
Bleimennige	frei	5 %	2,00	frei
citronensaurerKalk	1,25	frei	7,50	frei
Glycerin f. gewerbl. Zwecke	65,52	5 %	4,75	3,75
schwefelsaures Natron (unrein) . . .	1,82	1,75	2,20	1,75
Essig.	2,08	2,00	4,50	2,00
Liqueure (das hl) .	36,40	15,00	40,00	30,00
Weine (das hl). . .	5,20	3,50	4,50	2,00

e. Der Vertrag mit Schweden-Norwegen.

Auch die skandinavischen Reiche hatten von dem Vertrage mit Frankreich im Jahre 1865 einen gröfseren Vorteil gehabt, als dieses von dem Norden. Im Jahre 1880 betrug die Einfuhr von Skandinavien nach Frankreich 122 Mill. fr.
von Frankreich nach Skandinavien 18—19 Mill. fr.

Aber die schwedischen Kommissare für einen neuen Vertrag, welchen diese Zahlen vorgeführt wurden, wollten die-

selben nicht gelten lassen. Sie suchten den Nachweis zu bringen, dafs die französische Einfuhr in die nordischen Reiche bedeutend gröfser sei. Grofse Mengen französischer Waren nähmen den Weg über die Hansastädte und Dänemark und würden fälschlich als deutsche oder dänische Produkte gebucht.

Die meisten schwedisch-norwegischen Erzeugnisse waren bereits nach dem französischen Generaltarif als Rohstoffe zollfrei. Dazu gehören Holz, Papiermasse, Kupfererz und Kupfer in erster Bearbeitung. Die Holzeinfuhr nach Frankreich betrug im Jahre 1880 allein 92 Mill fr. Aber gegen diese Einfuhr konnte sich Frankreich nicht wehren, weil seine Industrie diesen Artikel ungemein nötig brauchte, und die heimischen Holzbestände nicht genügende Mengen liefern konnten. Umgekehrt war wenig Aussicht, den französischen Export mehr, als bisher, nach dem Norden zu lenken, weil Skandinavien nur wenig Luxusartikel konsumiert.

Unter den Fabrikaten Schwedens nimmt Eisen die erste Stelle ein. Noch vor 1870 war dieses teure, aber um so bessere schwedische Holzeisen der Schrecken der französischen Hütten. Aber die Einfuhr blieb doch beschränkt. Im Jahre 1880 schickte Schweden nur einen geringen Bruchteil im Verhältnis zu der französischen Produktion nach Frankreich, und zwar:

18755 Tonnen Roheisen,
2047 „ Eisen in Masseln
und 42 „ Stahl. Eine den nordischen Königreichen durch den neuen Vertrag vom 30. Dezember 1881 gewährte Zollverminderung war also ungefährlich. Durch den Vertrag mit Belgien hatten Stabeisen und Schienen schon eine Ermäfsigung von 6 auf 5 fr. erhalten. Diese jetzt aufs neue festgelegte Abgabe bedeutete aber für die schwedischen Feineisen ungleich mehr, als für die belgischen Coakseisen. Auch der Zoll von 4 fr. 50 cents für Eisen in Masseln oder Prismen wurde in diesem Vertrage wiederum vereinbart. Doch durfte das Eisen statt 6 % nur noch 4 % an Schlacken enthalten.

Frankreich gewährte aufserdem Sondervorteile: für Käse, Stock- oder Klippfisch (der durch den hohen Generaltarifzoll fast verboten war), Bauholz, Oxal- (Klee-) säure und Papiermaché. Von Wichtigkeit für Schweden war auch die schon anderen Staaten gewährte Herabsetzung des Zolls von 1 bis 12 fr. auf 0,50 bis 1,50 fr. von Brettern und Parquettäfelchen. Der alte Vertragstarif hatte diese übrigens rohem Holz gleichgestellt und daher gar nicht verzollt.

(Vergleichungstabelle siehe nächste Seite.)

Die Ermäfsigungen, welche Frankreich als Gegengaben von Schweden-Norwegen verlangte, stiefsen auf Schwierig-

Vergleichungstabelle (fr. auf 100 kg).

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Käse	7,49—18,72	3,00—4,00	6,00—8,00	3,00—4,00
Stock- oder Klippfisch	49,92	49,92	48,00	10,00
Oxalsäure	87,36	10,00	12,50	10,00
Papiermaché	249,60	10 %	11,00	8,00
Parquettafeln . . .	18,72 %	frei oder 10 %	1,00—2,00	0,50—1,50

keiten, weil die beiden nordischen Königreiche verschiedene Zolltarife besitzen. Frankreich wollte diese auf der Basis der niedrigsten Zölle vereinigt wissen, ein Unternehmen, das schon 1865 nicht gelungen war und bei dem Erstarken der autonomen Bestrebungen der Norweger auch jetzt nur für einige wenige Produkte erreicht wurde. Zu diesen gehört Wein, den infolgedessen ein Zoll von 23 fr. auf das hl. traf. Direkt zur See importierter französischer Traubenbranntwein und -Spiritus in Fässern unterlag einem Zoll von 11 Kronen (15,28 fr.) auf das hl. Alkohol zu 100 Graden. Jeder Grad weniger ermäfsigte den Zoll um 1 %. (Der Alkoholgehalt wurde nach dem Gay-Lussacschen Alkoholometer bei einer Temperatur von 15° gemessen.) Branntwein in Flaschen galt als reiner Alkohol. Liqueure jeder Art rechneten als Traubenbranntwein. Schweden und Norwegen gewährten ferner den niedrigsten Zoll für künstliche Blumen, Schmuckfedern, Tapeten, Handschuhe, Sardinen und Anchovis in Öl. Er wurden aufserdem die Abgaben für raffinierten Zucker, Seidengewebe, Leintücher und anderes herabgesetzt. Besonders für Seidengewebe war der Vertrag der französischen Ausfuhr entschieden günstig. Die skandinavischen Staaten setzten dafür den niedrigsten Zoll von allen Ländern überhaupt an. Schweden 3,26 fr., Norwegen 3,19 fr. pro kg.

Den Handelsvertrag vervollständigte ein Schiffahrtsvertrag vom gleichen Datum, der auf gegenseitige Meistbegünstigung, auch in den Kolonien, lautete.

f. Der Vertrag mit der Schweiz.

Das letzte der auf die Bildung des französischen Konventionaltarifs Einflufs habenden Handelsabkommen war der Vertrag mit der Schweiz vom 23. Februar 1882. Die Verhandlungen mit diesem Lande erfuhren Hindernisse durch Dinge, welche nicht zum Zolltarif gehörten, so durch die nur zögernd zum Abschlufs gekommenen Vereinbarungen über das Fremdenrecht, über den Schutz von Litteraturwerken und anderes. Aufserdem suchte die Schweiz im Jahre 1881 aus

den Zolleinnahmen ihr Budget zu verbessern und wollte ihren schon 1878 festgesetzten neuen Generaltarif auch gegen Frankreich anwenden.

Die Vertragsverhandlungen zogen sich weiterhin noch dadurch in die Länge, dafs während bei den übrigen Verträgen sich nur Vertreter der betreffenden Staaten berieten, die schweizer Kommissare zwei Fabrikanten, etwa 30 Delegierte ihrer Industrie nach und nach berieten und nach ihren Sonderwünschen befragten.

Im schweizer Tarif bildete der Weinzoll die Hauptfrage. Nach der Konvention von 1864 belegten die Bundeszollämter Wein in Fässern mit 1.50 fr., in Flaschen mit 3.50 fr. auf 100 kg. Der Generaltarif von 1878 hatte für Weine in Fässern den Zoll auf 6 fr. festgesetzt. Unter 4.50 fr. wollte die Schweiz in keinem Falle gehen und auch für diese Ermäfsigung Kompensationen haben.

Die französischen Unterhändler sahen ein, dafs sie der Schweiz, welche trotz aller vorgenommenen Erhöhungen den niedrigsten Tarif des Kontinents hatte, in vielen Punkten nachgeben konnten. Sie erreichten auch durch ihre Nachgiebigkeit, dafs der Weinzoll schliefslich auf 3.50 fr. festgesetzt wurde, d. h. auf das Minimum der zu dieser Zeit neben dem Zoll noch bestehenden kantonalen oder kommunalen Abgaben. In Kantonen, wo solche Sonderabgaben nicht bestanden, durften sie für französische Weine auch künftighin nicht eingeführt werden. — Frankreich liefs sich dafür eine Erhöhung des Alkoholzolles von 16 auf 30 fr. gefallen, ebenso eine Verstärkung der Zölle von Wollgarnen und -Geweben, Fellen und Lederarbeiten. Die Schweiz wurde ferner hinsichtlich aller Waren, die Frankreich ihr nur in geringen Mengen lieferte, von jeder Vertragsgebundenheit befreit. Sie konnte also nach Gutdünken, und ohne Frankreichs zu befragen, die Zölle für Gufseisen, Schmiedeeisen und Stahl und für fast alle Baumwollgewebe (aufser Piqués, Posamentierwaren, Bandwaren und ähnliches, und gewöhnliche Decken) festsetzen.

Sonst blieb zumeist der alte Tarif in Kraft. Der Grenzverkehr, welcher früher sehr vorteilhaft für die Grenzprovinz Gex eingerichtet war, da landwirtschaftliche Produkte, rohes Holz und Lumpen in diesem Lande zollfrei waren oder geringe Abgaben zu erlegen hatten, wurde auch für die Kantone Vaud und Genf in derselben Weise geregelt.

Der französische Tarif gewährte der Nachbarrepublik dafür alle die Zollherabsetzungen, die bereits den anderen Vertragsstaaten, namentlich Belgien und Schweden, geboten waren. Aufserdem verminderte Frankreich unter den landwirtschaftlichen Produkten die Abgaben von konzentrierter Milch, Kindermehl und Käse, unter den Fabrikaten: von Absinth, Holz-

masse für die Papierfabrikation, dünn gewalztem Gold, Platin und Silber, Brucheisen, Ammoniak, Steinkohlen, Teerfarben, Wermutwein, von allen Baumwollenfabrikaten, die noch nicht durch den belgischen Vertrag herabgesetzt waren, von Roſshaargeweben, Leder für Holzschuhe, Uhren, Uhrwerken, Spieluhren, Maschinen für die Papierfabrikation und Messerwaren.

Beide Staaten verpflichteten sich schlieſslich noch, in keinem Falle die Kohlenausfuhr zu verbieten oder mit einem Zolle zu belegen.

Der Vertrag wurde in Frankreich ohne viele Umstände genehmigt, während er in der Schweiz zuerst böses Blut erregte, dann aber auch hier seine Annahme fand.

Vergleichungstabelle (fr. auf 100 kg).

Gegenstand	Alter Generaltarif	Alter Vertragstarif	Neuer Generaltarif	Neuer Vertragstarif
Absinth (Wermut)	frei	—	3,00	1,00
Holzmasse für Papierfabrikation .	—	—	—	frei
Dünngewalzte — Edelmetalle . . .	520,00	—	500,00	10,00
Brucheisen	4,99	2,00	2,00	1,50
Ammoniak	verboten	5 %	3,00	2,00
Steinkohlenteerfarben.	frei	15 %	25,00—125,00	20,00—100,00
Baumwollen-Fabrikate:				
Damast.	verboten	5 %	114,00	82,00
Möbelguipure .	6,24 %	5 %	185,00	120,00
Spitzen	6,24 %	5 %	495,00	400,00
Stickereien. . .	verboten	10 %	800,00	450,00
Roſshaargewebe . .	51,17—196,80	10 %	496,00	30,00—250,00
Leder f. Holzschuhe	verboten	10 %	62,00	50.00
Uhren	1,47—7,49	5 %	1,00—4,50	0,50—3,50
Spieluhren	654,00	5 %	60,00	40,00
Maschinen für Papierfabrikation .	37,44	6,00	6,00	5,00
Messerwaren	verboten	15 %	125,00-600,00	100,00—480

g. Die Konvention mit Österreich-Ungarn.

Es blieb der französischen Regierung nun bloſs noch übrig, die Handelsbeziehungen ihres Landes zu zwei europäischen Staaten, zu Österreich-Ungarn und zu den Niederlanden zu regeln. Die Verhandlungen mit Österreich ergaben keine Einigung in Tariffragen. Man schloſs deshalb eine provisorische Konvention am 7. November 1881 [1] ab, in der man sich, abgesehen von der Behandlung des Zuckers, gegenseitig die Meistbegünstigung bis zum 8. Februar 1883 zugestand. Diese

[1] Bei Devers, Verein für Socialpolitik steht fälschlich 7. November 1883 angegeben.

Konvention wurde, da ein endgültiger Vertrag nicht zu erreichen war, zuerst bis zum 15. Mai 1883, dann bis zum 29. Februar 1884 verlängert.

h. Die Beziehungen zu den Niederlanden.

Mit Holland suchte das französische Ministerium gleichfalls einen Tarifvertrag abzuschliefsen, zuerst am 26. Dezember 1881, dann am 24. März 1882. Beide Vertragsprojekte wurden aber von der zweiten Kammer der Generalstaaten abgelehnt.

Es ist indessen doch von Interesse, auf die Hauptbestimmungen dieses Vertrages einzugehen, weil dieselben ein Licht auf die Handelsbeziehungen Frankreichs zu den Niederlanden werfen. Der holländische Tarif war im allgemeinen sehr liberal. Garne, Maschinen, Geräte und manche andere, für den französischen Export wichtige, Artikel waren in dem hauptsächlich von der Landwirtschaft lebenden Lande sogar zollfrei. Nur Weine waren, wenn auch nicht nominell durch den Zoll, so doch durch die Accise, die in dem Wein nicht produzierenden Lande nur ein verschleierter Zoll ist, schlechter gestellt. Sie mufsten 20 Gulden oder 42,50 fr. pro hl. entrichten. Das traf die geringeren Sorten Frankreichs gleich einem Verbot. Die Holländer gaben aber den hierauf gerichteten Wünschen Frankreichs nicht nach, weil sie den Wein für ein Luxusgetränk erklärten, für welches sie die Steuer, zugleich mit einer Ermäfsigung der Alkoholabgabe, erst bei einem günstigeren Stande des Budgets herabsetzen könnten.

Frankreich erreichte also keine Änderung für seinen Export. Dagegen bot der französische Vertragstarif den Niederländern viele Vorteile, die das Haager Kabinett auch nur in wenigen Punkten zu vergröfsern bat. Frankreich sollte noch die Zölle von Stearin- und Oleïnsäure, Kerzen, Liqueuren, Käse, Stärke und Süfswasserfischen ermäfsigen. Die Pariser Regierung ging darauf ein, zumal dieselben Wünsche auch anderen Staaten gewährt wurden. Sie willigte ferner in die Änderung der Bestimmungen über die indirekte Einfuhr. Produkte der Grenznachbarn Hollands sollten, wie früher, bei der Durchfuhr durch die Niederlande oder nach einer Lagerung in den 5 Häfen Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht, Vlissingen und Harlingen, die Meistbegünstigung geniefsen, also keinen Entrepotzuschlag zahlen.

Holland ging dafür eigentlich nur die einzige Verpflichtung ein, die Kohlenausfuhr niemals zu verbieten.

Aber gerade wegen dieser Verpflichtung lehnte die zweite niederländische Kammer den Vertrag ab. Dem mächtigen Nachbar gegenüber hielt sie es für unklug, sich auf eine solche Bestimmung einzulassen. Aufserdem verletzte ein Artikel (Art. 21) des Vertrages ihr patriotisches Gefühl. Nach diesem

sollte Frankreich in den holländischen Kolonieen die Begünstigung erhalten, welche der meistbegünstigten europäischen Nation gewährt war. Die Kammer fand, dafs man den Artikel so auslegen könne, als wenn Frankreich in Niederländisch-Indien die gleichen Rechte, wie Holland selbst, erlangen wolle.

Die Regieruug änderte nun im Einverständnis mit Frankreich den Artikel dem Wunsche der Kammer gemäfs ab. Frankreich gab auch hinsichtlich der Kohle, die Holland gar nicht produzierte, nach.

Aber der neue Vertrag vom 24. März 1882 fand auch nicht Gnade vor den Augen der holländischen Abgeordneten. Jetzt waren ihnen Wachholderbranntwein und Stärke in Frankreich zu ungünstig gestellt. Wachholderbranntwein wurde im französischen Tarif als Alkohol behandelt, welcher, um der deutschen Einfuhr zu begegnen, mit 30 fr. statt der früheren 15 fr. pro hl. belastet war. Der Stärkezoll war auf 4 fr. erhöht worden, während der alte Vertragstarif nur 1,20 fr. auf 100 kg. verzeichnete.

Aber schliefslich waren alle diese Einwände nur Vorwände. Politische Fragen spielten mit. Der einzig durchschlagende Grund der Ablehnung war der, dafs die Kammer das ihnen verhafste Ministerium van Lynden stürzen wollte.

Damit verscherzten sich die Niederländer aber einen nicht zu verachtenden handelspolitischen Vorteil, die Behandlung der meistbegünstigten Nation in Frankreich. Der französische Generaltarif traf ihre Produkte durchschnittlich mit 24 % höher, als die Waren ihrer Konkurrenten, während Frankreich nur hinsichtlich seiner Weine von dem holländischen Regime zu leiden hatte. Das französische Parlament hätte dem Vertrage mit Holland ohne Frage seine Genehmigung gegeben und damit das handelspolitische System Frankreichs durch ein neues Band gefestigt.

Denn auch die übrigen Verträge waren nicht allzu grofsen Schwierigkeiten in Kammer und Senat begegnet. Méline und Pouyer-Quertier mufsten ihre Hoffnungen auf eine spätere Zeit zurückstellen.

Die Annahme der der Kammer gleichzeitig vorgelegten Verträge erfolgte am 25. und 31. März 1882 nach empfehlenden Berichten von Lebaudy (linkes Centrum), de la Porte (republ. Union), Drumel (linkes Centrum) und Reymond. Im Senat war der frühere Handelsminister Teisserenc de Bort mit der Aufgabe der Berichterstattung betraut worden. Am 1. April und 11. Mai 1882 gab auch der Senat seine Zustimmung.

Die Dauer der Verträge war im allgemeinen bis zum 1. Februar 1892 mit einjähriger Kündigungsfrist festgesetzt. Nur Italien durfte bereits am 1. Januar 1887 für das kommende Jahr kündigen, um eine Revision eintreten zu lassen.

Der neue Vertragstarif galt für 12 Staaten, und zwar für Belgien, Portugal, Spanien, Italien, die Schweiz, Schweden-Norwegen, Grofsbritannien und Österreich; dazu traten auf Grund des Frankfurter Friedens und ewiger Meistbegünstigung das Deutsche Reich, auf Grund früherer Verträge Rufsland, die Türkei und Rumänien.

Der Generaltarif wurde nur gegen drei europäische Völker angewendet, die Niederländer, die Dänen und die Griechen.

Zur weiteren Charakterisierung des neuen handelspolitischen Systems habe ich nur noch wenige wichtige Bestimmungen hinzuzufügen, die das Expertiseverfahren der Zollämter und die Kolonialpolitik betreffen[1].

1. Das Expertiseverfahren bei Streitigkeiten bezüglich des Ursprungs, der Gattung, der Beschaffenheit oder des Wertes der Waren wurde durch den Generaltarif von 1881 auf eine neue Grundlage gestellt. Die durch die Handelsverträge mit England, zuletzt noch am 24. Januar 1874 festgesetzten Vorschriften, wonach im Falle von Meinungsverschiedenheiten mit dem Zollamt die Importeure gewisse von der Regierung namhaft gemachte Sachverständige zur schiedsrichterlichen Entscheidung anrufen konnten, verschwanden vollständig. Sowohl für die specifischen Zölle als auch die noch in ganz geringem Umfange vorhandenen Wertabgaben sollte künftig allein der durch ein Gesetz vom 27. Juli 1822 bei dem Handelsministerium eingesetzte Ausschufs von Sachverständigen, also ein Kollegium staatlicher Beamten, entscheiden. Die Abschaffung der Wertzölle liefs natürlich die Streitigkeiten auf ein geringeres Mafs zurückgehen als sie vordem bestanden hatten. Das galt zumal für folgende wichtige Gegenstände des Aufsenhandels, bei denen sämtlich specifische Zölle statt der Verzollung ad valorem eingeführt waren: Flachs- und Hanfgewebe, Baumwollengewebe, Baumwollenspitzen und Strumpfwaren, Wollengewebe, zerschnittene Pappdeckel, Lederwaren, Messerschmiedewaren, Bürstenwaren, Möbel, Holzwaren, Korbwaren, Wagnerarbeit für Fuhrwerk und Eisenbahnen, Kunsttischlerwaren und Kurz- und Spielwaren. —

2. Die Tarifpolitik, welche gegenüber den Kolonieen der fremden Länder beobachtet wurde, deckte sich nicht mit dem Verfahren, dem die besitzenden Staaten unterlagen. Die aus den neuen Verträgen resultierenden Zölle fanden auf die Erzeugnisse der Kolonieen und entfernten Besitzungen der Vertragsmächte keine Anwendung. Die unzweideutige Festlegung dieser Bestimmung richtete sich namentlich gegen England, da die niederländischen Besitzungen infolge des Scheiterns der Konvention mit Holland schon an und für sich die Zölle des

[1] Siehe Rundschreiben der französischen Generalzolldirektion, Handelsarchiv 1882, I, S. 663 ff.

Generaltarifs zu entrichten hatten, während der Wettbewerb der übrigen Kolonialstaaten für Frankreich nicht bedrohlich war.

Ausgenommen von der Ausschliefsung von den Vorteilen des Konventionaltarifs waren allein: hinsichtlich Portugals die Erzeugnisse der benachbarten Insel Madeira, Porto-Santo und der Azoren; hinsichtlich Spaniens die Produkte der Kanarischen Inseln und der spanischen Besitzungen an der Küste von Marokko. Den europäischen Mutterländern gleichgestellt waren ferner das asiatische Rufsland und die asiatische und afrikanische Türkei, einschliefslich Egypten und Tripolis; doch trat in beiden Fällen der Entrepotzuschlag bei nicht direkter Einfuhr in Geltung.

Bei allen diesen Ausnahmen galt der Umweg über die besitzenden Länder, also über Portugal, Spanien, Rufsland und die Türkei als direkter Weg. —

Die Zolltarife in den französischen Kolonieen waren besonders geregelt; die handelspolitischen Bestimmungen daselbst bauten sich freilich auf dem französischen Generaltarif auf, zeigten aber entsprechend der Verschiedenartigkeit in den geographischen, klimatischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen der in einander ganz unähnlicher Entwicklung begriffenen Länder bedeutende Abweichungen und Sondermafsnahmen.

Algier galt für den Zolldienst und die Handels- und Schiffahrtspolitik als französisches Festland. Die übrigen französischen Besitzungen gewährten dem Mutterlande, welches ihre Häfen überhaupt erst vor nicht allzulanger Zeit dem Welthandel geöffnet hatte, gewisse, ihm allein zustehende Vorteile, vornehmlich im Tarifwesen. Die Staaten, welche mit Frankreich Verträge abgeschlossen hatten, genossen in den Kolonieen die Meistbegünstigung.

Schlufs.

Der Kampf war vorüber. Der Angriff aller protektionistischen Gruppen auf das handelspolitische System des dritten Napoleon, auf die liberale, durch Verträge mit dem Ausland gefestigte Zollpolitik war abgeschlagen. Aber der Sieg bereitete den Freihändlern keine reine Freude, wenn er auch versprach, die Handelsbeziehungen Frankreichs zu den anderen Mächten auf ein weiteres Jahrzehnt vor einer Trübung zu bewahren, und wenn er auch die drohende Wolke des Übergangs zum Schutzzoll und, in Verbindung damit, der Repressalien der auswärtigen Staaten, auf geraume Zeit verscheuchte.

Denn das war jedem Einsichtigen offenbar, dafs die Politik der Sammlung aller Produzenten, die Interessenkoalition des ancien régime, welche der Kaiser durchbrochen hatte, wieder begonnen hatte, im Volke Wurzel zu schlagen und sich auszubreiten. Tirard und seine Freunde wufsten genau, dafs sie mit rein freihändlerischen Grundsätzen in dem alten Lande des Schutzzolls nicht durchdringen konnten und dafs sie auch die Erhaltung des verhältnismäfsig liberalen, besser gesagt, gemäfsigt schutzzöllnerischen Regimes Napoleons weniger mit der Kraft ökonomischer Gründe, als mit geschickten politischen Schachzügen erreichen konnten. Tirard war es gelungen, die Agrarier von den industriellen Schutzzöllnern zu trennen, indem er ihnen bewies, wie stiefmütterlich sie von ihren protektionistischen Brüdern behandelt werden sollten, und welche Nachteile der Landwirtschaft durch die Verteuerung aller industriellen Erzeugnisse, namentlich der Maschinen, erwachsen würden.

Mit dieser Mehrheit von Agrariern und Freihändlern konnte noch einmal die Befestigung des status quo in Frankreich erreicht werden. Aber die Agrarier erhielten auch ihren Lohn, der darin bestand, dafs die Erzeugnisse ihres Ackers nicht in

die Verträge aufgenommen wurden. Die Hoffnung also, den Generaltarif in kurzer Zeit in ihrem Sinne revidieren zu können, blieb ihnen ungenommen.

Darin lag der Keim des Verfalls für das in dem langen Feldzug von 1871 bis 1882 mühsam errichtete handelspolitische System. Die von mir behandelte Zeit charakterisiert sich damit als eine Übergangsperiode zwischen der kaiserlichen Ära und der darauf einsetzenden Zeit der Hochschutzzollpolitik. Eine solche Übergangszeit, die immerhin einen gefährlichen, allzu schroffen Wechsel, wie er in der Absicht Pouyer-Quertiers und Mélines lag, verhinderte, war für die Stetigkeit der Entwicklung des französischen Aufsenhandels gewifs ein Glück. Aber den Geschichtsforscher kann sie nicht recht befriedigen, weil sie keinen Höhepunkt darstellt und weil sie die Anzeichen des Vergehens zu deutlich an sich trägt. An dieser Zeit interessiert mehr das Werdende und sich im stillen Gestaltende, als der, wenn auch mit Erfolg geführte Verteidigungskampf des Alten. —

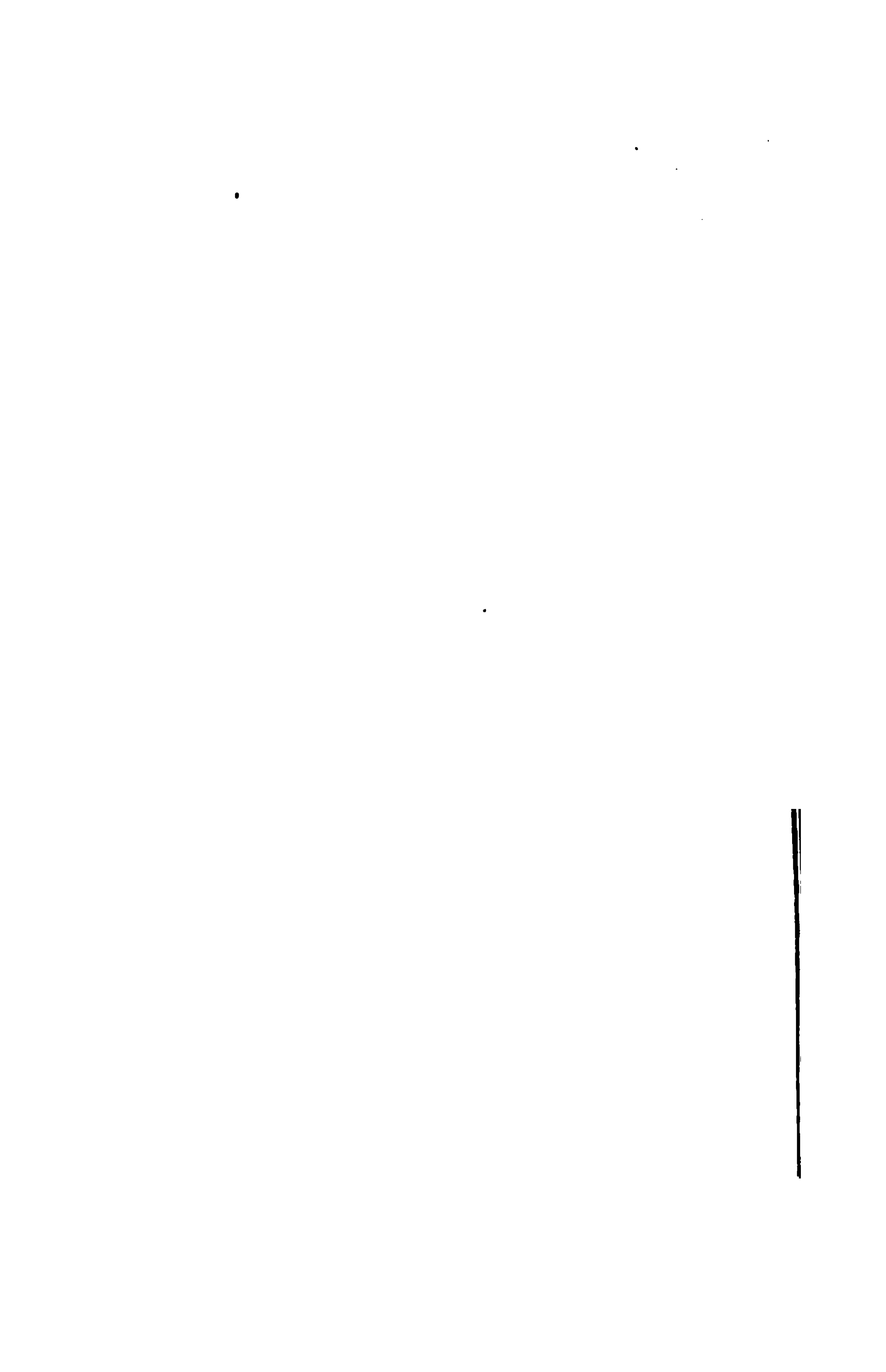
Noch hatten sich die protektionistischen Gruppen nicht völlig gefunden. Ein Einigungsversuch kurz vor der Entscheidung war mifsglückt, da nicht genügende Klarheit über die einzelnen Punkte der Koalition herrschte.

Aber die geschlagenen Industriellen wufsten die Zeit bis 1892 auszunutzen. Die Lücke im vertragspolitischen System bot ihnen eine treffliche Handhabe. Um die Mehrheit im Parlament zu gewinnen, mufsten die Vertreter der Landwirtschaft gewonnen werden. Das gelang um so leichter, als die Erzeugnisse der Landwirtschaft die einzigen waren, für die der Tarif noch vor Ablauf der Verträge erhöht werden konnte. Méline, als Landwirtschaftsminister, brachte das erste Gesetz ein, die Agrarprodukte mit stärkeren Zöllen zu belegen. Das Gesetz, welchem weitere Mafsnahmen desselben Sinnes folgten, half in Verbindung mit einer ungeheuren Agitation im Lande, die Vereinigung der Protektionisten herzustellen. Der mit Italien entbrennende Zollkrieg von 1888 machte das Bündnis um so fester. Die Neuwahlen für die Kammer wurden fast ganz und gar von der Volkswirtschaftspolitik beherrscht und brachten demzufolge eine Mehrheit von Schutzzöllnern, welcher der Ministerpräsident Tirard im Jahre 1890 weichen mufste.

Jetzt trat Méline offen mit seinen Plänen hervor. Als Haupt der neuen Kommission für die Tarifumarbeitung wufste er Kammer und Senat für den Übergang Frankreichs zum Hochschutzzoll und zu einer Politik des autonomen Tarifs ohne Vertragsbindung zu bestimmen. Der Aufsenhandel Frankreichs hat sicherlich unter dieser noch heute herrschenden und noch heute volkstümlich gebliebenen Absperrungspolitik zu leiden gehabt. Aber der Aufsenhandel und seine möglichst

blühende Entwicklung gilt auch gar nicht als das Leitbild der französischen Schutzzöllner. Ihr Streben richtete sich auf die Entwicklung der nationalen Arbeit und die Schaffung eines Zustandes, nach welchem Frankreich in der Lage ist, in jeder Beziehung sich selbst zu genügen. Das bedeutet einen Verzicht auf den Mitbewerb um die Herrschaft auf dem Weltmarkt, wenn auch nicht der Gedanke zurückzuweisen ist, daſs in fernerer Zukunft, wenn sich in allen Teilen der Erde eigene und konkurrenzfähige Industrieen entwickelt haben, auch andere Staaten zu der Politik der Selbstgenügsamkeit und der Abwehr alles Fremden zu schreiten gezwungen werden.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band. Drittes Heft.

(Der ganzen Reihe neunundsiebzigstes Heft.)

J. Boujansky, Die gewerblichen Genossenschaften Belgiens.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

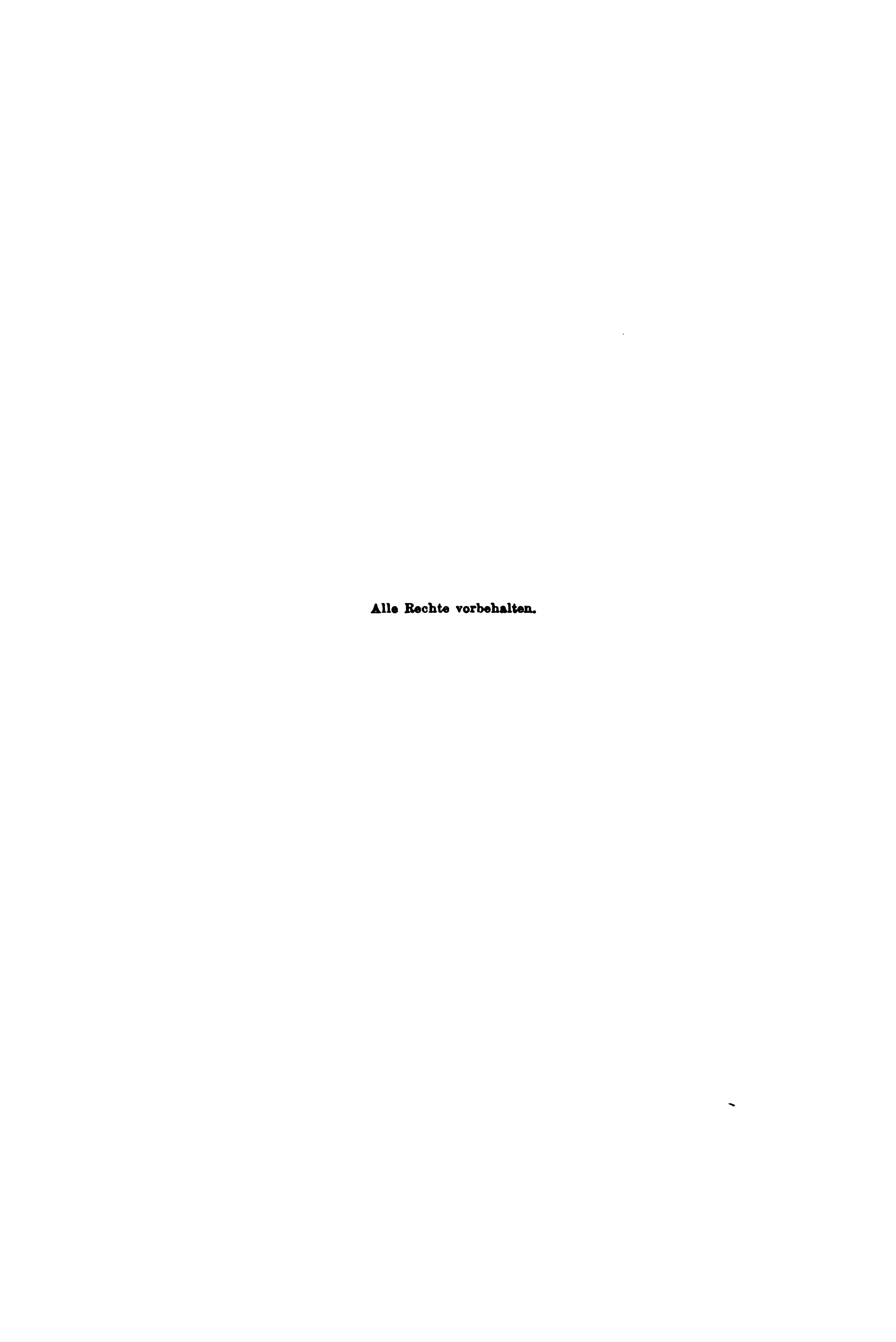
Die gewerblichen Genossenschaften Belgiens.

Von

Joseph Boujansky.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.



Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort VII

I. Geschichtlicher Überblick über die genossenschaftliche Entwickelung und gegenwärtiger Stand 1

II. Die Genossenschaften der Konsumenten 11

A. Die parteilosen Genossenschaften 11

B. Die socialistischen Genossenschaften 26

C. Die katholischen Genossenschaften 53

D. Die Arbeitsverhältnisse der Angestellten in Konsumentengenossenschaften 59

III. Die Genossenschaften der Produzenten 65

IV. Einflufs der Genossenschaften auf Kleingewerbe und Detailhandel 88



Vorwort.

Die vorliegende Arbeit soll eine Lücke in der nationalökonomischen Litteratur ausfüllen und eine Schilderung der belgischen Genossenschaftsbewegung, die in letzter Zeit so viel von sich sprechen läfst, geben. Die Verschiedenheit in der landwirtschaftlichen und industriellen Entwickelung bringt es mit sich, dafs von einer Genossenschaftsbewegung im allgemeinen nicht die Rede sein kann. Der Verfasser hat sich deshalb auf die Schilderung der gewerblichen Genossenschaften beschränkt und das ländliche Genossenschaftswesen hier unberücksichtigt gelassen. Es war ihm hauptsächlich darum zu thun, an einem neuen Beispiel die relative Bedeutung der verschiedenen Arten der gewerblichen Genossenschaften zu untersuchen und einige in neuester Zeit aufgestellte Sätze an den belgischen Erfahrungen zu verifizieren.

Die Arbeit ist an Ort und Stelle verfafst und beruht zum gröfsten Teile auf einer persönlichen Enquete. Das zerstreute litterarische Material ist recht dürftig und konnte in der Hauptsache nur zur Orientierung dienen.

Es ist dem Verfasser eine angenehme Pflicht, allen denjenigen, welche ihm bei der Arbeit behülflich waren, seinen wärmsten Dank auszusprechen: Herrn Dr. Crüger für die in freundlichster Weise erteilte Erlaubnis, die Bibliothek des Verbandes deutscher Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften zu benützen; dem Sektionschef des belgischen Arbeitsamtes, Herrn Ver-Hees, für die zur Verfügung gestellten, die Hilfskassen betreffenden Daten; den Sekretären des socialistischen genossenschaftlichen Verbandes und der katholischen demokratischen Liga, Herren Zéo und Eulenbosch, für das zur Verfügung gestellte, für die Pariser Weltausstellung gesammelte Material.

Ganz besonders empfindet der Verfasser das Bedürfnis, Herrn Professor Schmoller, in dessen Seminar die Arbeit zuerst zum Vortrag gelangte, für das freundliche Interesse, welches er derselben schenkte, auch an dieser Stelle zu danken, und Herrn A. Spiethoff, welcher sich der Mühe unterzogen hat, die Arbeit zu revidieren und dem Fremdendeutsch des Verfassers eine verständlichere Form zu verleihen.

Berlin, Juli 1900.

J. Boujansky.

I. Geschichtlicher Überblick über die genossenschaftliche Entwickelung und gegenwärtiger Stand.

Das belgische sociale Leben lenkt seit einiger Zeit die Aufmerksamkeit anderer Länder auf sich. Das Interesse, welches der belgischen Socialpolitik, der belgischen Arbeiterbewegung gewidmet wird, ist natürlich, wenn man bedenkt, wie rasch die Entwickelung vor sich geht, wie neu dort viele Erscheinungen noch sind, und wie viel schon geleistet worden ist. Schon die verschiedenen Einflüsse, unter denen die belgische sociale Bewegung sich entwickelt hat, geben dieser ein eigenartiges Gepräge. „Die humanitären Ideen des Aufklärungszeitalters, die politischen Heilslehren der französischen Revolution, die theoretische Hausmannskost der englischen Nationalökonomie und gewisse Lieblingsansichten des Ultramontanismus vermischen sich in Belgien zu einem ganz eigentümlichen Ganzen socialpolitischer Meinungen und Anschauungen“ [1]. Die Reform des Wahlrechts, welche einer neuen Partei die Beteiligung am politischen Kampfe ermöglicht hat, brachte diese Meinungsverschiedenheiten zu noch stärkerem Ausdruck. Alles, was mit der Arbeiterbewegung zusammenhängt, wird von diesem Kampfe beeinflufst: Hülfskassen, Gewerkvereine, Genossenschaften sind zu politischen Verbänden geworden, um die sich Anhänger bestimmter Parteien scharen. Mehr als irgendwo steht hier neben dem ökonomischen das politische Moment, das deshalb bei der Beurteilung wirtschaftlicher Erscheinungen mit berücksichtigt werden mufs.

Die belgische Genossenschaftsbewegung hat ein halbes Jahrhundert hinter sich, wenn man von den ersten Versuchen ab rechnet, und ist ein Produkt unserer Tage, wenn eine intensive Entwickelung darunter verstanden werden soll.

Nach der französischen Revolution von 1848 kehrte eine Anzahl belgischer Arbeiter aus Paris nach Belgien zurück und machte für die Produktivgenossenschaften nach französischem

[1] Bücher, Die belgische Socialgesetzgebung, in Brauns Archiv, Bd. IV.

Muster Propaganda: Schneider-, Schuster-, Buchdrucker-Genossenschaften wurden gegründet, gingen aber bald unter. In den 60 er Jahren dagegen wurden einerseits unter dem Einflusse der Internationale Konsumvereine, andererseits von Handwerkern und Kleinhändlern Volksbanken gegründet. In einem 1869 veröffentlichten Artikel wird unseres Wissens zum erstenmal von belgischen Konsumvereinen gesprochen [1]. Der Verfasser weist darauf hin, dafs unter den Mafsnahmen, welche geeignet seien, der Arbeiterklasse zu helfen, die Konsumvereine besondere Beachtung verdienten, und dafs auch Belgien einige Beispiele ihres ökonomischen, hygieinischen und sittlichen Einflusses aufweisen könne. Es werden drei Arten solcher Genossenschaften unterschieden: 1. Sociétés pour achat de provision, welche zu bestimmten Jahreszeiten Nahrungsmittel und Brennmaterial einkaufen und unter die Mitglieder zum Selbstkostenpreis verteilen. Die älteste — in Mecheln, datiert von 1845, durch königliche Verordnung anerkannt — zählt gegen 300 Mitglieder; die blühendste — mit 2700 Mitgliedern und 50 000 fr. jährlichem Umsatz — befindet sich in Antwerpen. 2. Sociétés de consommation, welche unter dem Einflufs der Rochdaler Pioniere entstanden sind. Als Genossenschaft dieser Art wird die „Équité“ in Lüttich angeführt, welche einen offenen Laden besitzt und auch an Nichtmitglieder verkauft, und die Genossenschaft von Grivegnée, welche für die Arbeiter einer Eisengiefserei gegründet ist. Hier werden die Gewinne zwischen Kapital und Konsumenten gleichmäfsig verteilt, folglich wird nach dem früheren Beispiele der englischen Genossenschaften verfahren. Einige andere Genossenschaften desselben Typus in der Lütticher Gegend und in Gent sind dem Artikelschreiber auch bekannt. 3. Sociétés d'alimentation économique, einfache Speisehäuser, in denen Mitglieder billig essen können.

Allein diese Versuche haben sich nicht bewährt. Ein officieller Bericht von 1874 sagt: die Konsumvereine seien nicht überall gelungen, die Produktivgenossenschaften beständen in sehr beschränkter Zahl, und nur die Kreditgenossenschaften seien in Blüte [2]. Thatsächlich zählte man 1875 34 Genossenschaften; von ihnen waren 20 Volksbanken, 11 Konsumvereine und 3 Produktivgenossenschaften. Weder einzelne Persönlichkeiten noch die Arbeiterklasse selbst interessieren sich für die neue Wirtschaftsform. Kein Owen oder Schulze-Delitzsch tritt auf. Weder staatliche Experimente, wie in Frankreich, noch Beispiele selbstaufopfernder Thätigkeit, wie in England,

---

[1] Dauby, Les sociétés coopératives de consommation en Belgique Moniteur belge, 1869, décembre.

[2] Rapport sur la situation des sociétés de secour mutuel pendant les années 1872—73. Bruxelles 1874.

oder theoretische Auseinandersetzungen, wie in Deutschland, kommen in Belgien in dieser Zeit vor. Die Gründe für eine solche Indifferenz will man darin finden, dafs erstens der Arbeiter nach Auflösung der Korporationen ganz vereinzelt, ohne mit seinen Genossen in Berührung zu kommen, dastand, ferner darin, dafs seine materielle Lage eine relativ gute war[1]. Ja, viele Arbeiter sollen sich geniert haben, in Konsumvereinen zu billigeren Preisen einzukaufen, weil sie die ganze Organisation für eine Art Wohlthätigkeitsanstalt hielten. Es ist selbstverständlich, dafs auch die Gesetzgebung die einzelnen, sporadisch auftretenden Genossenschaften nicht berücksichtigte, doch kam jene rascher zu stande, als der Umfang der Bewegung annehmen liefs.

Die Handelsgesellschaften Belgiens waren durch den Code de commerce von 1808 geregelt. Derselbe unterschied drei Gesellschaftsarten: die Société en nom collectif = Personenvereinigung, Société anonyme = Kapitalvereinigung und Société en commandite = Vereinigung von Personen und Kapitalien. Am 5. Juni 1865 ging der Kammer ein Gesetzentwurf zu, der die Revision der Regelung der Handelsgesellschaften im Auge hatte. Das Regierungsprojekt, das die Klassifikation des Code de commerce beibehalten hatte, wurde an eine Centralkommission verwiesen und erlitt dabei einige Modifikationen; Gegenstand desselben waren aber lediglich die bereits der älteren Gesetzgebung bekannten Gesellschaftsformen, während die Genossenschaft unberücksichtigt blieb[2]. Bei der ersten Beratung des Gesetzes in der Kammersitzung vom 24. November 1868 erwähnte der Minister des Innern, Pirmez, dafs in letzter Zeit eine neue Art von Gesellschaften viel von sich reden mache, nämlich die Genossenschaften. In Belgien, wo die Bewegung noch jung sei, erhöben sich Stimmen, die sogar ihre specielle Berücksichtigung seitens der Gesetzgebung verlangten, damit ihnen für die Zukunft eine gedeihliche Entwickelung zugesichert werde. Der Minister meinte, die Genossenschaften hätten keinen specifischen juristischen Charakter; sie seien Vereinigungen von kleinen Kapitalien oder von einer Anzahl von Personen, und mit Hülfe der Form der Kollektivgesellschaft könne jede Genossenschaft konstituiert werden. Dem Minister wurde hauptsächlich vom Abgeordneten Couvreur widersprochen, der gegen die Auffassung polemisierte, dafs die Genossenschaft keine eigenartige Gesellschaftsform sei.

---

[1] Léon d'Andrimont, Coopération ouvrière en Belgique, 1876, p. 28.

[2] Zur Geschichte des belgischen Genossenschaftsgesetzes vergl. Berichte der Kammerverhandlungen: Chambre des représentants; documents parlementaires: sessions 1864—66, 1868—71, 1872—73; annales parlementaries: 1868—70, 1872—73; sénat: documents et annales: 1872 bis 1873.

Dennoch meinte er, dafs die Modifizierung der Gesetzgebung, betreffend die Handelsgesellschaften, einem speciellen Genossenschaftsgesetz vorzuziehen sei, da für ein solches die Vorbedingungen fehlten. Eine präcise Definition der Genossenschaft sei noch nicht möglich, und eine ungenügende Definition könne schädlich wirken; über verschiedene Fragen seien die Genossenschafter selbst noch nicht einig: so über die Haftpflicht, über die Notwendigkeit eines maximalen oder minimalen Betrages der Anteile, über die Leitung etc. Im Rahmen des Gesetzentwurfes würde es aber den Genossenschaften schwer fallen, sich ihren Wünschen gemäfs zu konstituieren. Auch noch andere Genossenschaftsfreunde fanden sich in der Kammer. In der Debatte wurde besonders betont, dafs die Genossenschaften im Gegensatz zu den Gewerkschaften keine revolutionären Organisationen, sondern friedliche Institutionen seien und schon deshalb besondere Berücksichtigung des Staates verdienten. In der nächsten Session wurde dann vom Justizminister ein Antrag eingebracht, der in das Gesetz neben den drei schon erwähnten Gesellschaftsformen noch eine vierte, die der Genossenschaft einführte. Die Anschauungen hatten sich geändert. Der Berichterstatter Guillery führte aus: die Genossenschaft sei eine ganz eigenartige Form, die sich wesentlich von den älteren Handelsgesellschaften unterscheide; sie sei weder eine Vereinigung von Kapitalien, da solche hier fehlten, noch von Personen, welche specielle Kenntnisse oder Talente mitbrächten. „Das einzige, was die Mitglieder hier zusammenbringen können, sind ihre Armuth und ihre Leiden; ihre einzigen Kapitalien sind ihre Hoffnungen, welche die auserwählten Seelen für das Gute, Wahre und Gerechte besitzen“[1]. In Belgien sei die Entwickelung noch sehr schwach, die Initiative fehle, und die Bevölkerung erwarte vieles von der Regierung. Einige Beispiele gesetzgeberischer Thätigkeit anderer Länder lägen vor (es existierten schon in England die Bill vom 7. August 1862, in Frankreich das Gesetz vom 24. Juli 1857, in Preufsen das Gesetz vom 27. März 1867, und der Norddeutsche Bund hatte das Gesetz von 1869); es stehe zwar nicht in der Macht eines Gesetzes, eine neue Bewegung anzubahnen, die Gesetzgebung könne und müsse aber eine mögliche Entwickelung fördern. — Wie verschieden ist diese Rede von den früher gehaltenen! Man hatte der Genossenschaftsbewegung, und zwar einer kaum existierenden, besondere Aufmerksamkeit geschenkt, wobei sich vielleicht ein Druck von unten geltend machte. In Brüssel begann eine politische Bewegung, die der censitären Bourgeoisie egoistische Ausnutzung des Stimmrechts vorwarf. In einem Manifest vom 18. Januar 1866 brachten die Arbeiter ihre Unzufriedenheit

---

[1] Documents parlementaires: chambre, 24 mars 1870.

zum Ausdruck; sie erinnerten an die Revolution von 1830 und betonten, wie wenig die Arbeiterklasse dabei profitiert hätte. Vielleicht war der Umschwung in den Ansichten der regierenden Kreise auch von dieser Bewegung beeinflufst[1]. Die Kammer hatte den Entwurf angenommen, aber im selben Jahre wurde die Kammer aufgelöst; erst in der Session von 1872—73 kam das Gesetz wieder zur Beratung und wurde ohne längere Diskussion angenommen. Heftige Gegner fand es aber im Senat. Es erschien den Mitgliedern des Senats zu frühzeitig, die Bewegung sei neu, einer speciellen Regelung gar nicht bedürftig, und der Mangel an Erfahrungen lasse vieles vielleicht falsch machen. Andererseits sei man noch besonderen Gefahren ausgesetzt: die Vereinigung könne politischen Zwecken dienen und revolutionären Strömungen Obdach gewähren. Der Senat hätte ohne weiteres das Genossenschaftsgesetz fallen gelassen, wenn es nicht gleichzeitig mit der Revision der Gesetzgebung, die Handelsgesellschaften betreffend, zur Beratung gekommen wäre. Man wollte die längst erwartete Revision nicht weiter in die Länge ziehen, und am 18. Mai 1873 wurde der revidierte „titre III livre 1er du code de commerce relatif aux sociétés" veröffentlicht.

Die Bestimmungen sind, kurz zusammengefafst, folgende:

Bei der Gründung einer Genossenschaft müssen Name, Ort des Sitzes und Ziel bestimmt werden. Die Zahl der Mitglieder darf nicht weniger als 7 betragen, deren Namen veröffentlicht werden müssen. Die Verteilung der Gewinne und die Haftpflicht können von der Genossenschaft bestimmt werden. Falls aber keine speciellen Bestimmungen vorliegen, ist die Haftpflicht eine unbeschränkte, und die Gewinne oder Verluste werden jährlich in zwei Hälften geteilt, von denen die eine pro Kopf der Mitglieder, die andere proportional den Anteilen verteilt wird. Von Gebühren sind die Mitglieder befreit. Die Definition der Genossenschaft ist eine sehr mangelhafte; laut Art. 85 stellt sie „eine Handelsgesellschaft dar, deren Mitgliederzahl und Gröfse der Anteile veränderlich ist und deren Anteile unübertragbar sind." Damit ist vom wirtschaftlichen Wesen der Genossenschaft nichts gesagt, und wir werden sehen, wie oft in Belgien unter dem Namen einer Genossenschaft die verschiedensten Gesellschaften anderer Art gegründet worden sind. —

Aber auch diese specielle Gesetzgebung schien die Genossenschaftsbewegung wenig anzuregen: es gab am 1. Januar 1878 nur 13 auf Grund des Gesetzes begründete Genossenschaften, unter ihnen 10 Volksbanken. In den 80er Jahren verändert sich plötzlich das Bild: die Beamten gründen

[1] Vergl. Ad. de Vos, De la coopération et de la mutualité, Bd. I, S. 129.

Konsumvereine, die Hülfskassen errichten Volksapotheken, die Arbeiterpartei greift zu Genossenschaftsgründungen, als einem neuen Kampfmittel, und 1880 wird der „Vooruit" eröffnet. Bis 1885 wurden jährlich im Durchschnitt 5 Genossenschaften gebildet (Minimum 1880 — 2, Maximum 1881 — 10); seit 1885 wächst ihre Zahl, wie folgt:

(Zusammengestellt nach den Coopérateurs belges, Jahrgänge 1893—99.)

Jahrgang	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Zahl der gegründeten Genossenschaften	13	42	45	33	28	44	53	42

Jahrgang	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Zahl der gegründeten Genossenschaften	58	72	94	179	312	268	175

Der grofse Aufschwung in den letzten Jahren mufs mit auf die Entwickelung der landwirtschaftlichen Genossenschaften zurückgeführt werden. Was die gewerblichen anbetrifft, so kann ihre Zahl, beim Mangel einer officiellen Statistik, nur annähernd festgestellt werden. Nach einer officiellen Publikation des belgischen Arbeitsamtes gab es in Belgien Ende 1898 1128 Genossenschaften [1]. Das Ministerium der Landwirtschaft hatte für dasselbe Jahr 567 landwirtschaftliche Genossenschaften registriert [2]. Die Zahl der gewerblichen würde danach ungefähr 561 betragen. Zieht man hiervon die Kredit- und Versicherungsgenossenschaften ab, deren Zahl nicht genau festgestellt werden kann, aber im ganzen nicht bedeutend ist, so kommt man auf über 500 Konsum- und Produktivgenossenschaften. Eins mufs aber bemerkt werden: die Definition des belgischen Gesetzes hatte so wenig die Hauptmerkmale der Genossenschaft zusammengefafst, dafs so ziemlich jede Handelsgesellschaft sich unter dem Namen „Genossenschaft" konstituieren kann. Thatsächlich haben von dieser Möglichkeit verschiedene kapitalistische Unternehmungen Gebrauch gemacht, die die Genossenschafts- der Aktiengesellschaftsform vorzogen, um gewisse Privilegien zu geniefsen. So wurde 1881 eine „Genossenschaft für internationale elektrische Beleuchtung" gegründet und später viele ähnliche, deren Anteile einige tausend fr. betrugen. Auch von den noch jetzt neu aufkommenden Genossenschaften haben viele aufser dem Namen

[1] Revue de travail, janvier 1900.

[2] 75 syndicats coopératifs, 269 laiteries coopératives, 223 caisses Raiffeisen, s. Exposé statistique de la situation des associations d'intérêt agricole.

nichts Genossenschaftliches an sich. Nicht nur Belgien kennt solche Übertretungen, — auch in Deutschland, wo die gesetzliche Definition eine viel präcisere ist, sind ähnliche Beispiele zu verzeichnen. „Die Firma ‚Genossenschaft' hat einen guten Klang, das Publikum sieht nicht gleich den Humbug, der sich dahinter verbergen kann"[1]. Natürlich können diese Pseudo-Genossenschaften aus der Statistik nicht ausgeschaltet werden, und schon deshalb entspricht diese nicht ganz dem wirklichen Sachverhalt.

Gehen wir zur Betrachtung der einzelnen Genossenschaftsarten über, so müssen wir einige Worte über die Klassifikation vorausschicken, die uns nicht nur für die Beschreibung, sondern auch für die Beurteilung der Genossenschaften von der gröfsten Bedeutung zu sein scheint.

Schulze-Delitzsch unterschied zwei Hauptarten unter den Arbeiterassociationen: 1. die wirtschaftlichen oder Distributivassociationen, deren Zweck es ist, den Mitgliedern in Verschaffung irgend eines notwendigen Bedürfnisses die Vorteile des Bezugs im grofsen zu verschaffen, eine billigere und bessere Versorgung zu gewähren, wie sie sonst nur der Kapitalist hat (Verein zum Ankauf notwendiger Konsumartikel, Associationen zur gemeinschaftlichen Beziehung von Rohstoffen etc.); 2. gewerbliche oder produktive Associationen, die in den Stand setzen, ein Etablissement mit allen Vorteilen der neueren Betriebsweise zu errichten[2]. Konsumvereine und Produktivgenossenschaften waren seitdem die Hauptformen, die unterschieden und in ihrer Bedeutung verglichen wurden. Die Hauptrolle wurde den letzteren vindiziert, welche nach Schulze-Delitzsch „den Gipfelpunkt des Systems" bilden und auch nach der Auffassung des Kongresses der Internationale von 1866 „die bestehende Ordnung in ihren Grundlagen anfassen" und nicht nur die Oberfläche berühren. Diese Klassifikation erwies sich als unhaltbar, denn es wurden Genossenschaften gegründet, die sich der Produktion widmeten und dennoch keine „Produktivgenossenschaften" waren. Die ersten Konsumvereine in England waren Müllerei- und Bäckereigenossenschaften, und in Belgien fingen fast alle Konsumvereine mit Bäckereien an. Die Genossenschaften selbst fühlten den inneren Widerspruch, den man dadurch zu beseitigen suchte, dafs man solche Genossenschaften „Konsum- und Produktivgenossenschaften" nannte. In den Statuten vieler belgischer Konsumentengenossenschaften findet man neben dem Namen die Bezeichnung: „société de production et de consommation", und einer der Hauptführer der belgischen

[1] Dr. Hans Crüger, Der heutige Stand des deutschen Genossenschaftswesens, Berlin 1888, S. 20.

[2] Schulze-Delitzsch, Die arbeitenden Klassen und das Associationswesen in Deutschland, 1858, S. 56.

Genossenschaftsbewegung. Bertrand, sagt: „Zu den Konsumvereinen gehören die genossenschaftlichen Bäckereien, aber unseres Erachtens sind es eher Konsum- und Produktivgenossenschaften: um das Brot zu verkaufen, muſs man es erst backen“[1]. Diese Klassifikation zeigt am klarsten, wie unhaltbar das Einteilungsprinzip von Schulze-Delitzsch ist. Denn wäre es richtig, so müſsten alle Arten der Genossenschaften in der Klassifikation ihren Platz finden, und das Zusammenhausen zweier verschiedener Arten in derselben Gruppe wäre ganz unmöglich. Auch Häntschke[2] hat solche Genossenschaften in seiner Klassifikation nicht unterbringen können: einmal sind sie ihm Produktivgenossenschaften (Konsumenten-Produktivgenossenschaften), andererseits ... „dienen sie den Interessen der Konsumenten, wodurch sie sich den Konsumvereinen nähern“. Und zweifelsohne handelt es sich hier um Konsumentengenossenschaften, die von keinem Mitglied einer solchen anders aufgefaſst werden.

Alle Bemühungen, eine Klassifikation zu schaffen, in der alle Arten Unterkunft finden, waren vergeblich, solange man das Vorkommen oder Nichtvorkommen einer Gütererzeugung als Kriterium beibehielt. Ein anderer Weg wurde von Miſs Potter in ihrem bekannten Buche eingeschlagen. Eine genossenschaftliche Bäckerei oder Brauerei können wir uns auf zwei verschiedene Arten organisiert denken. Eine Zahl Arbeiter — Bäcker, Bierbrauer — tritt zusammen, um nicht als Lohnarbeiter thätig zu sein, sondern als Unternehmer das Geschäft zu betreiben. Sie produzieren nach denselben Prinzipien, wie es früher üblich war, nur daſs der gesamte Arbeitsertrag ihnen zu gute kommt. Es sind Genossenschaften von Personen, die sich zur gemeinschaftlichen Produktion organisiert haben, Genossenschaften von Produzenten. Andererseits kann eine Anzahl Arbeiter, um sich billigeres oder besseres Brot oder Bier zu verschaffen, eine eigene Bäckerei oder Brauerei gründen, in der die nötigen Produkte hergestellt werden sollen. Hier handelt es sich dann um Genossenschaften, die zur gemeinschaftlichen Konsumtion organisiert sind, um Genossenschaften von Konsumenten. In beiden Genossenschaften wird produziert, und doch ist nicht das Moment der Produktion charakteristisch, vielmehr handelt es sich um die verschiedenen Interessen der beteiligten Gruppen. — Von diesem Prinzip ausgehend unterscheidet Miſs Potter: „1. Genossenschaften von Konsumenten, welche darauf bedacht sind, niedrige Preise und gute Qualität der gemeingebräuchlichen Gebrauchsartikel zu erzielen, indem sie den Gewinn

[1] Bertrand, La coopération en Belgique.

[2] Häntschke, Die gewerblichen Produktivgenossenschaften in Deutschland.

des Händlers und des Fabrikanten ausmerzen; 2. Genossenschaften der Produzenten, welche darauf bedacht sind, den vollen Wert ihrer Arbeit zu erhalten, indem sie den Profit des Arbeitgebers beseitigen“[1]. Damit ist der prinzipielle Unterschied der beiden Genossenschaftsarten scharf betont, und eine Konsumentenbäckerei wird danach in dieselbe Gruppe mit einem Verkaufsladen gebracht, dagegen von einer genossenschaftlichen Bäckerei, welche von Bäckern betrieben wird, scharf unterschieden. — Noch genauer hat Oppenheimer, auf demselben Prinzip fufsend, die beiden Arten auseinandergehalten, indem er Käufer- und Verkäufergenossenschaften unterschied. Das Moment der Produktion kommt gar nicht in Betracht; es handelt sich um Personen, welche genossenschaftlich eine Ware kaufen und gemeinsam die Vorzüge eines solchen Einkaufs geniefsen, und um solche, die eine Ware verkaufen und den Gewinn sich aneignen. Die Konsumvereine gehören zu der ersten, die „Produktivgenossenschaften“ zu der zweiten Gruppe[2].

Uns erscheint diese Klassifikation als die einzig mögliche und richtige; dennoch müssen wir einige Bemerkungen daran knüpfen. Der strenge Unterschied zwischen den Genossenschaften im Interesse der Konsumenten (Käufergenossenschaften) und im Interesse der Produzenten (Verkäufergenossenschaften) wird durch ein Moment wesentlich modifiziert, nämlich durch den Verkauf an Nichtmitglieder. Jeder Konsumverein, der an Nichtmitglieder verkauft und diesen keine Vorzüge gewährt, wird bis zu einem bestimmten Grade zu einer Verkäufergenossenschaft, wofür die belgischen Volksapotheken ein charakteristisches Beispiel sind. Wie wir sehen werden, erzielen sie ihre Gewinne hauptsächlich durch Verkauf an Nichtmitglieder, weil die Mitglieder oft ihre Medizin unentgeltlich erhalten. Im Interesse einer bestimmten Gruppe von Konsumenten — Hülfskassen- oder Genossenschafts-

---

[1] Potter, Die britische Genossenschaftsbewegung. Deutsche Übersetzung, S. 35.

[2] Dr. Franz Oppenheimer, Die Siedlungsgenossenschaft, 1896, S. 132 ff. Vergl. auch Bernstein, Die Voraussetzungen des Socialismus, S. 100.

Prof. von Philippovich hat in seinem Grundrifs (3. Auflage, S. 158) eine neue Klassifikation vorgenommen. Er unterscheidet: 1. Genossenschaften mit dem Zweck einer Verbesserung der wirtschaftlichen Technik; 2. Genossenschaften zur Erhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit des Kleinbetriebes in seiner Konkurrenz mit dem Grofsbetrieb; 3. Genossenschaften zur Erhebung der Arbeiter zu wirtschaftlicher Selbständigkeit. — Formal läfst sich gegen eine solche Einteilung nichts einwenden. Ihr fehlt aber ein einheitliches principium divisionis, und zur Beurteilung der Bedeutung jeder einzelnen Genossenschaftsart ein bestimmtes Prinzip, denn wirtschaftliche Technik, Erhaltung der Selbständigkeit, Schaffen einer solchen sind alles volkswirtschaftliche Begriffe, die in ihrer relativen Bedeutung nicht verglichen werden können.

mitgliedern — sind sie gegründet worden, die Möglichkeit aber, den Mitgliedern grofse Vorteile zu gute kommen zu lassen, haben sie gerade, weil sie an weitere Kreise verkaufen, denen gegenüber sie als reine Verkäufer dastehen. Ein anderes Beispiel: viele Konsumvereine haben Produktionsabteilungen, welche nur in geringem Grade für die Genossenschaft produzieren, und deren Produkte in aufserhalb stehenden Kreisen — genossenschaftlichen oder privaten — ihren Absatz finden. So fabriziert z. B. die Genossenschaft von Verviers Kuchen, welche hauptsächlich an andere Konsumvereine verkauft werden, oder die Genossenschaft von Löwen Cigarren, welche nur zum Teil in den Läden der Genossenschaft selbst vertrieben, hauptsächlich aber von anderen Cigarrenhändlern angekauft werden. Die Gewinne kommen der Genossenschaft, also auch den nichtkonsumierenden Mitgliedern zu gute. Es handelt sich hier also nicht um die Interessen der Mitglieder als Konsumenten, die vielmehr nur als Genossen einer verkaufenden Apotheke, also als Unternehmer an dieser Anstalt beteiligt sind; es kommen aber auch die Interessen der Produzenten in keiner Weise in Betracht, denn wie in allen Konsumvereinen sind diese angestellte Lohnarbeiter. Dennoch wird durch diesen Einwand die gegebene Klassifikation nicht hinfällig, denn es handelt sich um ein Übergangsstadium der genossenschaftlichen Entwickelung. Wächst die Mitgliederzahl und der genossenschaftliche Geist, so werden diese aufserhalb stehenden Konsumenten zu Mitgliedern, welche an den Gewinnen der Genossenschaft participieren, und der Verkauf an Nichtmitglieder hört dann auf. Jetzt, wo einzelne Genossenschaften sich mit Handelsoperationen abgeben, die nicht direkt den Interessen ihrer Mitglieder als Konsumenten dienen, sind diese Operationen nicht als genossenschaftliche aufzufassen, sondern als einfaches Mittel, das Einkommen zu vergröfsern. Wie es Gewerkvereine giebt, welche einen Laden besitzen und die erzielten Gewinne dem Gewerkverein zukommen lassen, so giebt es Genossenschaften, die Handel treiben, dessen Gewinn der Genossenschaft zu gute kommt, wie ihr etwa ein Gewinn in der Lotterie oder ein Geschenk zufallen könnte.

Bei der Besprechung der einzelnen Genossenschaften wird der prinzipielle Unterschied beider Genossenschaftsarten schärfer hervortreten. Die einen, welche den Interessen der Konsumenten dienen, befinden sich in steter, gedeihlicher Entwickelung, sie nehmen zu an Zahl, und ihre Verkaufserlöse werden von Jahr zu Jahr gröfser. Die anderen, welche im Interesse der Produzenten gegründet sind, tauchen sporadisch auf und verkümmern. — Es sind lediglich die Konsumvereine, welche in Belgien zur Blüte gelangt sind, und zu ihnen gehen wir nunmehr über.

II. Die Genossenschaften der Konsumenten.

In der Zeit, da die genossenschaftliche Bewegung Belgiens einen starken Aufschwung nahm — Anfang der 80er Jahre —, sind die für die spätere Entwickelung bedeutendsten Genossenschaften gegründet worden. Die Beamten, welche sich genossenschaftlich organisierten, und die Hülfskassen, welche ihre Apotheken gründeten, hatten nur das eine Ziel im Auge, alle Vorteile des Konsumvereins zu genießen. Dagegen hatte der „Vooruit“ einen stark ausgesprochen socialistischen Charakter und stellte sich in den Dienst der socialistischen Partei. Alle später gegründeten Genossenschaften schlugen einen dieser Wege ein: entweder begnügten sie sich mit den ökonomischen Vorteilen einer genossenschaftlichen Organisation oder suchten politische Zwecke zu erreichen. Wir müssen daher folgende Arten unterscheiden: 1. die parteilosen Genossenschaften, zu denen hauptsächlich die Volksapotheken und die Konsumvereine der Beamten gehören, 2. die socialistischen Genossenschaften, die am zahlreichsten und bedeutendsten sind, und 3. die katholischen, ein Gegenstück zu den socialistischen, welche Arbeiter der katholischen Partei um sich scharen und die socialistischen Organisationen bekämpfen.

A. Die parteilosen Genossenschaften.

a. Die Beamten-Konsumvereine.

Die Konsumvereine der Beamten sind in verschiedenen Ländern verbreitet. In England wird ihr Ursprung auf einen zufälligen Ankauf von mehreren Regenschirmen zurückgeführt, als ein plötzlicher Regen eine Anzahl Beamten auf der Straße überraschte. Wir wissen nicht, was die belgischen Beamten bewog, sich genossenschaftlich zu organisieren; so viel ist bekannt, daß Mitte der 80er Jahre eine Genossenschaft in Brüssel gegründet wurde, die in verschiedenen Städten Filialen eröffnete und sich anfangs darauf beschränkte, Konsumartikel zu verkaufen, ohne eigene Bäckereien oder andere Produktionsabteilungen einzurichten. Diese Genossenschaft,

die mit ihren Filialen ein Ganzes bildete, existierte einige Jahre, als sie sich im Jahre 1890 teilte, und jede Filiale in eine selbständige Genossenschaft sich umwandelte. — Schon in den ersten Jahren ihres Bestehens hatten diese Genossenschaften die gröfsten Angriffe zu erdulden. Der Eisenbahnminister — es waren Staatseisenbahnbeamte, die den Anfang mit der Bewegung machten — hatte ständig Deputationen von Kleinhändlern zu empfangen, die über die Konkurrenz der neuen Läden klagten. Ein ministerieller Erlafs regelte deshalb im Jahre 1889 das neue Unternehmen, und unter den verschiedenen Vorschriften war die wichtigste, dafs jeglicher Verkauf an Nichtmitglieder verboten wurde [1]. Dieses Verbot wurde damit motiviert, dafs Staatsbeamten jeglicher Handel untersagt ist, und stellte sachlich lediglich eine Präventivmafsregel dar, da auch schon vorher an Nichtmitglieder nicht verkauft wurde. Doch blieben die noch wenig bedeutenden Genossenschaften vielen ein Dorn im Auge, und bald wurde der Eisenbahnminister in der Kammer interpelliert: man beklage sich überall über die Konkurrenz der Beamten, ihre aufseramtliche Thätigkeit nehme viel Zeit in Anspruch, auf die unteren Beamten werde ein Druck ausgeübt, und sie würden gezwungen, den Genossenschaften beizutreten u. s. w. [2]. Der damalige Eisenbahnminister Vandenpeereboom, der durch keine besonders liberale Gesinnung berühmt geworden ist, mufste sogar seine Untergebenen in Schutz nehmen. Er wies zwar auf verschiedene Gefahren hin, die mit Beamtengenossenschaften verbunden sind: die Leiter machten zu eifrig Propaganda, widmeten einige Zeit der Bureaustunden ihrer Unternehmung und kämen in Versuchung, beim Warenempfang ihre eigenen Waren auf den Stationen zuerst zu berücksichtigen; gegen derartige Verstöfse werde stets streng vorgegangen, aber soweit solche nicht vorkämen, sei es unmöglich, die Zugehörigkeit zu Genossenschaften zu verbieten. Weitere officielle Angriffe sind uns unbekannt.

Anfangs waren es allein die Eisenbahnbeamten, die Verkaufsläden unterhielten; wollten sie auch Beamte anderer Departements hinzuziehen, so war dazu eine besondere ministerielle Genehmiguug erforderlich. Bis jetzt ist diese nicht verweigert worden, und fast alle Beamtengenossenschaften sind „sociétés mixtes“, d. h. ihre Mitglieder gehören verschiedenen Diensten an. Es existieren jetzt in Belgien [3]

---

[1] S. Annales parlementaires, Session 1890—91, S. 804.

[2] Annales parlementaires, Session 1890—91, Sitzungen vom 15. und 22. April 1891.

[3] Antwerpen, Brüssel, Gent, Namur, Alost, Roux, Nivelles, Luttre, Louvain, Courcelles, Marcinelle, Ostende, Quievrain, Binche, Jemelle, Arlon.

18 Beamtengenossenschaften mit gegen 10 000 Mitgliedern. Die gröfsten sind:

1. Union économique in Brüssel, die älteste Genossenschaft, 1886 gegründet, besteht selbständig seit 1890, nachdem ihre Filialen zu selbständigen Genossenschaften geworden sind. Sie zählt gegen 2400 Mitglieder, besitzt eine Bäckerei und Läden für Kolonialwaren und Kleiderstoffe. In eigenen Werkstätten werden auf Bestellung Schuhwaren und Kleider angefertigt, jedoch findet, wie es auch in anderen Genossenschaften üblich ist, in der Genossenschaft nur das Zuschneiden statt, während das Nähen durch Heimarbeiter erfolgt. Aufserdem wird ein Kohlenlager unterhalten; eine Fleischerei, die früher bestand, konnte, wie überall, der Verluste wegen nicht weitergeführt werden und mufste nach zwei Jahren aufgegeben werden. Die jährlichen Umsätze sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Tableau comparatif
des ventes faites dans le cours des huit derniers exercices sociaux.

Rayons	1890—91	1891—92	1892—93	1893—94	1894—95
Boulangerie . . .	Période de transition		33 782	53 323	61 765
Epicerie		92 800	99 862	103 357	109 321
Draperie		73 262	73 709	66 169	66 771
Chap. par. etc. . .		20 214	22 575	20 689	19 679
Chaussures		24 545	23 182	20 723	19 081
Lingerie		25 814	27 648	24 581	23 369
Jouets			817	979	877
Charbons			31 668	37 309	44 677
Pommes de terre .			3 675	2 787	2 895
Faïences			605	1 165	638
Horlogerie			3 262	1 939	1 887
Confection					

Rayons	1895—96	1896—97	1897—98	1898—99
Boulangerie . . .	68 867	71 775	91 590	92 619
Epicerie	113 567	107 905	117 782	113 621
Draperie	67 050	62 446	54 857	44 631
Chap. par. etc. . .	16 645	15 380	14 764	12 840
Chaussures . . .	18 970	16 461	16 357	16 528
Lingerie	28 270	25 466	26 590	23 847
Jouets	703	566	744	377
Charbons	46 990	43 751	56 042	57 459
Pommes de terre .	1 821	2 423	4 317	5 195
Faïences	605	758	586	304
Horlogerie	1 349	780	952	750
Confection				1 290

Man sieht, dafs die Summen ziemlich stabil geblieben sind, wofür man die Erklärung darin findet, dafs im grofsen und ganzen der Beamte wenig genossenschaftlichen Geist besitzt. Kaum ein Drittel der Mitglieder sind Kunden der Genossenschaft. Die Gründe sind verschieden. Man ist an einen Lieferanten gewöhnt, den man nicht verlassen will, oder der vielleicht zur Verwandtschaft gehört; noch wichtiger ist der Kredit, der in der Genossenschaft nicht gewährt wird, und den der Beamte selten entbehren kann oder will. — Die Haupteinnahme bilden die Kolonialwaren; man beklagt sich, dafs die Werkstätten sich nicht entwickeln können, da die Bestellungen noch immer aufserhalb der Genossenschaft gemacht werden. Die Dividende wird in Geld, nicht in Bons, verteilt, so dafs ein Zwang, weitere Einkäufe zu machen, nicht besteht.

2. Der Chempostel von Gent ist nach demselben Prinzip organisiert. Auch hier sind von 1200 Mitgliedern blofs gegen 700 Kunden der Genossenschaft. Auf alle Waren, Brot inbegriffen, wird eine Rückgewähr von 10 % verteilt (deswegen wird das Brot mit 22 cent. pro Kilo, anstatt 30 im Vooruit, verkauft). Aus der letzten Bilanz geht hervor, dafs der ganze Gewinn verteilt worden ist, da man den Reservefonds für genügend grofs hielt.

3. Die Antwerpener Genossenschaft ist die gröfste. Sie zählt 3500 Mitglieder, weist einen Jahresumsatz von einer Million fr. auf und verteilte im letzten Jahre darauf 120 000 fr. Rückgewähr = 12 Prozent.

Die Genossenschaften der Beamten bilden einen Verband, die société coopérative fédérale, welcher gewissermafsen die frühere nationale Genossenschaft ersetzt. Das Ziel des Verbandes ist, Einkäufe im grofsen zu machen und die Waren an die Genossenschaften möglichst billig zu liefern. Aber seine Umsätze sind sehr minimal, trotzdem der gröfste Teil der Genossenschaften (14 mit gegen 6000 Mitgliedern) ihm angehört. Die Genossenschaften kaufen fast alles selbst ein, da ein gewisser separatistischer Geist in ihnen herrscht. Die Genossenschaften der Beamten haben sich ein bescheidenes Ziel gesetzt, — ihren Mitgliedern bessere und billigere Ware zu liefern. Als Beamte fern von jeder politischen Propaganda stehend und durch ministerielle Verbote verhindert, den Verkauf auf Nichtmitglieder zu erweitern, sind sie naturgemäfs in ihrer Entwickelung gehemmt. Aber auch in den erlaubten Grenzen haben sie bei weitem nicht diejenige Ausdehnung, die sie haben könnten, wenn das Beamtenpersonal weniger indifferent wäre. So wurde z. B. die Mitgliederzahl kaum bedeutend gröfser, als das grofse Centraleisenbahnnetz verstaatlicht wurde, und die Leiter beklagen sich ständig über die Gleichgültigkeit ihrer Berufsgenossen.

b. Die genossenschaftlichen Apotheken.

Diese eigenartigen Genossenschaften sind von den Hülfskassen ins Leben gerufen worden, und es müssen daher einige Worte über diese vorausgeschickt werden.

Die Hülfskassen sind auf Selbsthülfe beruhende Vereine, deren Zweck es ist, ihren Mitgliedern die verschiedensten Hülfeleistungen zu gewähren. Sie haben eine lange Entwickelungszeit hinter sich und verdanken ihre Entstehung der von der belgischen Konstitution garantierten Vereinsfreiheit. In den ersten 20 Jahren ihres Bestehens waren sie noch kaum dem Arbeiterstande zugänglich, und die Ende der 40er Jahre vorhandenen Institute sind aus der freien Initiative einzelner Unternehmer hervorgegangen, ohne besondere Aufmerksamkeit seitens des Publikums oder der Regierung auf sich zu lenken. Erst die revolutionäre Bewegung in Frankreich, die so grofse Besorgnisse einflöfste, liefs zu verschiedenen Mitteln greifen, um den Interessen des Arbeiterstandes zu dienen und auf friedlichem Wege einige Resultate zu erzielen. Hier erregen die Hülfskassen die Aufmerksamkeit des Staates, der eine Kommission beauftragt, die Frage zu studieren, und bald darauf durch das Gesetz von 1851 eine Regelung dieser Vereine vornahm. Das Gesetz trug jedoch wenig dazu bei, die Entwickelung der Hülfskassen zu fördern. Die Vereinsfurcht der Regierung war noch zu grofs, als dafs man den Hülfskassen Autonomie gewähren wollte, ging doch die Kontrolle so weit, dafs Bürgermeistern und Stadträten die Befugnis zustand, den Sitzungen beizuwohnen, obgleich das Gesetz die Thätigkeit auf ein so unschuldiges Gebiet wie das der Krankenversicherung beschränkte. So zogen es auch viele Hülfskassen vor, sich keine gesetzliche Form beizulegen, und schon im Jahre 1853 bestanden neben 13 auf Grund des Gesetzes errichteten Hülfskassen über 200, bei denen dies nicht der Fall war.

Die Kassen begnügten sich nicht mit der ihnen gesetzlich erlaubten Thätigkeit, und die „commission permanente“, die als Aufsichtsbehörde gleichzeitig mit dem Gesetz geschaffen war, duldete nicht nur solche Abweichungen, sondern förderte sie sogar[1]. — Die Hülfe in Krankheitsfällen wurde immer schwerer durch die hohen Preise, die von den Apothekern gestellt wurden. Die Fédération der Hülfskassen von Brüssel, welche die Frage aufwarf, auf welchem Wege diese finanziellen Schwierigkeiten zu beseitigen seien, ernannte deshalb eine specielle Kommission, um Mittel zu finden, billigere Arzneien zu beschaffen. Der Vorschlag, durch Krankenhäuser die Medikamente zu beziehen, wurde verworfen, und man kam auf

[1] Vergl. Banneux, Manuel d'enseignement de la prévoyance, Bruxelles 1899, p. 8—10. Théate, Les sociétés mutualistes, Louvain 1900, p. 9—12.

den Gedanken, eine eigene Apotheke zu gründen. Der Plan fand starken Anklang, und nachdem verschiedene Schwierigkeiten überwunden waren, wurden 1882 die ersten beiden Apotheken der Brüsseler Fédération eingerichtet. So kamen die Hülfskassen in den Besitz von eigenen Unternehmungen, und wenn die Revision des Gesetzes von 1851 auch aus vielen anderen Gründen notwendig erschien und Ende der 80er Jahre von der Arbeitskommission dringend vorgeschlagen wurde, so spielte bei seiner späteren Beratung gerade dieser Umstand die gröſste Rolle. Im Jahre 1894 wurde der Kammer ein neuer Gesetzentwurf vorgelegt, der eine sehr vielseitige Thätigkeit der Hülfskassen vorsah: Hülfe in Krankheits- und Invaliditätsfällen, Vorschüsse zur Herbeiführung der Möglichkeit, Sparkassen beizutreten und Verkauf von Konsumartikeln, Werkzeugen und anderen notwendigen Artikeln an Mitglieder und ihre Angehörige. Durch einen speciellen Antrag wurden bei der Beratung des Gesetzes die Worte: „mit Ausschlieſsung aller Nichtmitglieder" eingefügt und dadurch die Hülfskassen der Möglichkeit beraubt, eventuell Handel zu treiben[1]. Diese kleine Einfügung, die später so viel Staub aufwirbelte, schien der Kammer von keiner besonderen Tragweite zu sein; wenigstens finden sich in den Parlamentsberichten keine Debatten darüber, und die Anhänger des Antrags konstatieren noch jetzt mit einer gewissen Genugthuung, daſs das Gesetz einstimmig in der Kammer und im Senat angenommen worden sei. —

Die Veranlassung zu diesem Antrag Beernaert war hauptsächlich die vermeintlich schlechte Lage des Kleinhandels. Der Antragsteller wies auf die Konsumvereine der Beamten hin, die „Kleinhandel treiben und ihren Mitgliedern dabei alle Vorzüge des Groſshandels gewähren"; die von den Hülfskassen eingerichteten Apotheken machten den Apothekern erhebliche Konkurrenz, und diesen solle hauptsächlich durch den Antrag geholfen werden, ein Standpunkt, den auch der damalige Finanzminister Smeet-de-Nayer vertrat. Letzterer führte aus, der Antrag entspreche ganz dem Sinne des Gesetzgebers, denn wenn das Gesetz gewisse Privilegien „den Mitgliedern und deren Angehörigen gewähre", so seien damit alle Nichtmitglieder von den Vorteilen implicite ausgeschlossen. Das Gesetz wurde also dahin abgefaſst, daſs die Mitglieder der Hülfskassen daneben anderen Gesellschaften und Genossenschaften angehören können, daſs die Hülfskassen selbst aber nur Kunden, keineswegs Mitglieder von Genossenschaften sein dürfen. — Um die Tragweite dieser Bestimmung zu verstehen, muſs man bedenken, daſs die Apotheken der Hülfskassen die genossenschaftliche Form angenommen hatten und unter dieses Verbot fielen.

[1] S. Loi du 18 mai 1894 portant revision de la loi du 3 avril 1851 sur les sociétés mutualistes. Verhandlungen: Annales parlementaires, chambre et sénat, session 1893—94.

Merkwürdigerweise erhoben sich sogar im Senat Stimmen, die liberaler waren als die Kammermehrheit, denn der Berichterstatter des Senats trat für das Recht der Hülfskassen ein, ihre Kapitalien in Genossenschaften anzulegen, welche ja Steuer zahlten und denselben Gesetzen wie Private unterworfen seien. Die Privilegien, die die Hülfskassen genössen, führte er aus, nämlich die Befreiung von einigen Unkosten, Stempel- und anderen Gebühren, solle man nicht überschätzen; es stände zu fürchten, daſs die Hülfskassen auch fernerhin es vorziehen würden, auf gesetzliche Anerkennung zu verzichten, und dann wäre das ganze Gesetz vergeblich. Doch auch hier behielt die Stimmung, die in der Kammer gesiegt hatte, die Oberhand, und der Entwurf wurde mit dem hinzugefügten Satz zum Gesetz. —

Die neue Maſsregel schien nicht nur die Apotheken zu bedrohen, da verschiedene Hülfskassen auch in anderen Genossenschaften ihre Kapitalien angelegt hatten, wenn auch die ersteren hauptsächlich in Betracht kamen. Schon zwölf Jahre waren vergangen, seitdem die erste genossenschaftliche Apotheke eröffnet worden war, und die Entwickelung hatte groſse Erfolge aufzuweisen, obwohl von Anfang an juristische Schwierigkeiten zu überwinden gewesen waren. Das Genossenschaftsgesetz von 1873 lieſs nicht zu, daſs Genossenschaften von Gruppen gebildet werden, und deswegen wurde jede einzelne Hülfskasse durch eins ihrer Mitglieder vertreten. Es war dies nur ein juristischer Kniff, den man sich nicht einmal scheute, öffentlich als solchen hervortreten zu lassen, denn Art. 2 der Statuten lautete: „alle Unterzeichneten, die in ihrem Namen und unter ihrer Verantwortung der Genossenschaft beitreten, sind in Wirklichkeit Vertreter von Hülfskassen, in deren Interessen sie der Genossenschaft angehören werden.“ Die ersten Versuche fielen sehr günstig aus. Zu den beiden 1882 eröffneten Apotheken kam im folgenden Jahre eine dritte hinzu, und 1887 bestanden in Brüssel neun vom Hülfskassenverband gegründete genossenschaftliche Apotheken, — pharmacies populaires. Das Beispiel fand Nachahmung. In Verviers wurde 1886 die erste gegründet, zu der 1892 eine zweite hinzukam, ebenso in Lüttich und in Charleroi. Der Verkauf an Nichtmitglieder, an das gröſsere Publikum, welches den genossenschaftlichen Apotheken immer mehr Vertrauen schenkte, war dabei eine der Haupteinnahmequellen, und darauf zu verzichten war den Volksapotheken gar nicht möglich. Es ist deshalb verständlich, welchen Sturm das neue Gesetz hervorrief. Sogleich entsagten viele der gesetzlichen Anerkennung, unter ihnen namentlich 27 Hülfskassen der Brüsseler Fédération, die den Volksapotheken treu bleiben wollten[1]. Der Hülfskassen-Kongreſs, der im

[1] Le mutuelliste, 15 mars 1894.

selben Jahre in Brügge gehalten wurde, protestierte gegen das Gesetz und faſste den Beschluſs: 1. die Hülfskassen sollen auf eine gesetzliche Anerkennung verzichten; 2. bei den nächsten Wahlen soll nur für Kandidaten gestimmt werden, welche für die Aufhebung des Gesetzes einzutreten versprechen. Hiermit traten die bis dahin von allen politischen Strömungen ferngebliebenen Hülfskassen zum erstenmal in den Wahlkampf ein. Die socialistische Arbeiterpartei hatte sich schon früher gegen das Gesetz geäuſsert, und Vertreter verschiedener anderer Parteien stellten sich auf denselben Standpunkt. —

Während das Gesetz die Hülfskassen in die gröſste Aufregung versetzte, die Führer nicht aufhörten, Protestversammlungen einzuberufen, Deputationen an die Regierung zu senden und die öffentliche Meinung in ihrem Sinne zu beeinflussen, wandte der Apothekerverband seine ganze Kraft daran, eine eventuelle Revision des Gesetzes im Sinne der Hülfskassen zu verhindern. Die Regierung, welche schon in der nächsten Session von verschiedenen Seiten interpelliert wurde, untersuchte die Frage ernsthaft. Das Arbeitsministerium richtete an die Medizinalkommissionen der Provinzen Anfragen, inwieweit die Volksapotheken dem allgemeinen Interesse entsprächen, und merkwürdigerweise waren die erteilten Antworten den genossenschaftlichen Apotheken ungünstig. Es wurde darauf hingewiesen, daſs kein Bedürfnis bestehe, solche Apotheken zu gründen, da jeder Apotheker bei der groſsen Konkurrenz bereit sei, den Hülfskassen Medikamente mit groſsem Rabatt zu liefern. Andererseits seien bei den niedrigen Preisen der Volksapotheken die Waren schlechter; ja, die Kommission von Brüssel äuſserte sich in folgender Weise: mit Rücksicht darauf, daſs die existierenden Apotheken vollständig den Bedarf decken, daſs die Volksapotheken nicht von den Besitzern selbst, sondern von angestellten Apothekern verwaltet werden und folglich dem Publikum weniger Garantieen bieten, mit Rücksicht darauf, daſs diese Verwaltung immer mit Recht bekämpft worden ist, daſs die Hülfskassen ihre Apotheken aus kommerziellen Rücksichten exploitieren, daſs dieselben überflüssig werden, wenn der Staat den Verkauf von Arzneien an Hülfskassen regelt, ist die Erhaltung der Volksapotheken nicht wünschenswert, und jegliche Privilegien dieser „antisocialen und antiökonomischen“ Institutionen sind überflüssig[1]. Wir werden später diese Einwände prüfen, jetzt aber den weiteren Gang des Schicksals der Volksapotheken selbst verfolgen.

Das Gesetz von 1894 setzte eine Frist von einem Jahre zur gesetzlichen Konstituierung derjenigen Hülfskassen, deren Statuten der neuen Regelung widersprachen; die Frist wurde nicht beachtet, und zwei spätere Gesetze vom 11. September 1895

[1] Rapports des commissions médicales provinciales, 1896.

und 18. Dezbr. 1896, welche Aufschub gewährten, erreichten ebensowenig ihr Ziel. Die Lage der Hülfskassen wurde eine illegale; sie hatten noch oder erwarben von neuem Anteile der Volksapotheken und zogen es eher vor, sich nicht gesetzlich zu konstituieren als sich ihrer Anteile zu entäufsern; aber nachdem sie an die Regierung die Bitte gerichtet hatten, ihnen Mittel zu zeigen, die Form der juristischen Persönlichkeit abstreifen zu können, ohne aufgelöst zu werden, sah sich die Regierung genötigt, auf ein Kompromifs einzugehen. Bis dahin erhielten die Hülfskassen Subventionen vom Staat. Dieses Privileg sollte fortan nur solchen noch erteilt werden, die „keinen Handel treiben“, die also weder Anteile von Genossenschaftsapotheken noch von anderen Genossenschaften besafsen. Ein von der Regierung verfafster Gesetzentwurf ging dahin, den Hülfskassen zu erlauben, sich indirekt, aber unter Verlust der Staats- und Kommunalsubventionen an den Volksapotheken zu beteiligen[1]. — Diesmal war die Kammer ganz anders gestimmt als bei Annahme des Gesetzes von 1894. Jene Einstimmigkeit war nicht mehr vorhanden, es war klar, dafs man sich damals der Tragweite des Gesetzes nicht bewufst gewesen war. —

Der Entwurf wurde von beiden Seiten bekämpft, der einen erschien er zu hülfskassenfreundlich, der anderen im Gegenteil viel zu feindlich. Die ersten übten eine sehr strenge Kritik. In langen Reden wurde hervorgehoben, dafs der Entwurf über das Ziel, das lediglich in der gegenseitigen Unterstützung der Mitglieder bestehe, hinausgehe, da den Hülfskassen die Erlaubnis erteilt werde, Unternehmergewinne zu machen. Man erhob Einspruch dagegen, dafs ein ungesetzlicher Zustand, den die Hülfskassen verschuldet, legalisiert werde, hauptsächlich aber trat man für die Interessen der privaten Apotheken ein, welche den Hülfskassen immer entgegengekommen seien[2]. Alle früher erhobenen Einwände, wie fragliche Billigkeit und schlechte Verwaltung, wurden auch jetzt wiederholt. — Ebenso feindlich standen auch die Genossenschafter dem Entwurf gegenüber, die bei dieser Gelegenheit Kritik an den früher gegen die Volksapotheken gerichteten Anfechtungen übten. Die Gegner der Volksapotheken widersprächen sich, indem sie einmal behaupteten, dafs durch die niedrigen Preise die Volksapotheken die Konkurrenz unmöglich machen, andererseits aber betonten, dafs die Preise eigentlich gar nicht niedriger seien und folglich der Nutzen problematisch wäre. Dieser Widerspruch zeige, dafs es sich nicht um allgemeine, sondern um die Privatinteressen der Apotheker handele, und es scheine am einfachsten, das

[1] S. Projet de loi apportant des modifications à la loi du 23 juin 1894 in Documents parlementaires, session 1897—98.

[2] Annales parlementaires, session 1897—98. Sitzungen: 23. und 24. Dezember 1897, 18.—28. Januar 1898.

Verbot, an Nichtmitglieder zu verkaufen, aufzuheben und keine anderen Bestimmungen einzuführen[1].

Dennoch war der Entwurf ein Fortschritt, denn obgleich er die handeltreibenden Hülfskassen von den Subventionen ausschlofs, gab er ihnen doch die Möglichkeit, anerkannt weiterzubestehen und dabei den Volksapotheken anzugehören. Es ist wahr, die Ausschliefsung zeigte den Hülfskassen wenig Freundlichkeit, denn wie auch in der Kammer betont wurde, werden die viel weniger nützlichen Vereine, die sich mit Pferdesport und Wettschiefsen beschäftigen, subventioniert, ganz abgesehen davon, dafs ja die Subventionen lediglich kranken und invaliden Mitgliedern zu gute kommen und folglich mit der Handelskonkurrenz nichts zu thun haben. Aber abgesehen von dem Verlust eines relativ unwichtigen Privilegs war den Hülfskassen durch den Regierungsentwurf die freie Bethätigung bei den Volksapotheken zugesichert. Anders aber dachte die Centralkommission der Kammer, die nicht zulassen wollte, dafs gesetzlich anerkannte Genossenschaften Handel treiben und daher den Antrag stellte, dafs diejenigen Hülfskassen, welche vor dem Gesetz von 1894 Anteile von Volksapotheken, die ans Publikum verkaufen, besafsen, dieselben behalten können, dann aber auf gesetzliche Anerkennung verzichten müssen. Damit verlieren sie das Recht der juristischen Persönlichkeit und alle damit verbundenen Vorzüge; subventioniert können sie eo ipso nicht werden, da ja nach der neuen Vorlage nur anerkannte Hülfskassen sich um solche Unterstützung bewerben können. — Die Kammer nahm die Beschlüsse der Kommission an, und wenn sich im Senat auch Stimmen für die Regierungsvorlage erhoben, so war doch auch hier die grofse Mehrheit für den Kommissionsbeschlufs, welcher dann zum Gesetz erhoben wurde.

Die verschiedenen Angriffe auf die Genossenschaftsapotheken sind nur eine Episode im Kampf gegen die genossenschaftliche Organisation überhaupt. In einem Gesetzentwurf, der bald der belgischen Kammer vorliegen wird, der aber gar keine Aussicht hat durchzukommen, werden die genossenschaftlichen Apotheken indirekt auch angegriffen, indem speciell von der Regierung bestätigte Apotheken (pharmacies agréées du gouvernement) projektiert werden, die den Hülfskassen alles Nötige zu bestimmten Preisen liefern sollen[2].

Inwieweit die Regelung des Apothekenwesens in Belgien eine Notwendigkeit ist, bleibt natürlich eine Frage für sich. Es sei hier nur bemerkt, dafs in Belgien keine Konzessions-

---

[1] Annales parlementaires, session 1897—98. Sitzungen: 23. bis 24. Dezember 1897, 18.—28. Januar 1898.

[2] Vergl. Projet de loi sur l'exercice de l'art de guérir, Rapport de la commission. Bruxelles 1899.

pflicht besteht; vielmehr hat jeder diplomierte Apotheker das Recht, eine „officine“ zu eröffnen, und die Zahl der letzteren ist in den Grofsstädten deshalb eine ungeheure. Jedenfalls wurden und werden die Volksapotheken auch von den Anhängern des jetzigen Systems, das also den Konzessionszwang verwirft, aufs heftigste bekämpft. Und doch kann man ihnen nichts Anstöfsiges vorwerfen, denn sie sind die reinsten Konsumentengenossenschaften, die durch Bezug im grofsen und durch geringe Anforderungen an die Profitrate die Möglichkeit haben, billiger zu verkaufen. Die Mitglieder erhalten nach Jahresschlufs ihren Gewinnanteil im Verhältnis zur Einkaufssumme bemessen; der Verkauf an Nichtmitglieder ist es, der die billigeren Preise der Volksapotheken ermöglicht.

Es ist wahr, dafs auch die Privatapotheken geneigt waren, ihre Preise herabzusetzen, als die Volksapotheken eröffnet wurden, aber mit Recht erblickte man darin nur einen taktischen Zug, der den Genossenschaften die Existenz erschweren, ihnen die Konkurrenz unmöglich machen sollte, um später die „Apothekerrechnungen“ wieder vorlegen zu können. In Belgien, wo man für dieselbe Medizin in zwei Apotheken nie denselben Preis bezahlt, da kein gesetzlicher Tarif besteht, sind die Genossenschaften von der gröfsten Bedeutung. Die beigefügte Tabelle zeigt, wie verschieden diese Preise sind:

Medikamente		Alkohol 92°	Senf	Jod	Alcohol camphré
		Liter	kg	g	Liter
Tarif der genossenschaftlichen Apotheke		3,20	1,20	1,50—100	5,00
Tarif der Fédération der Privatapotheken	vor den Genoss.	4,50	2,40	2,25	4,50
	nach den Genoss.	2,50	1,20	1,20	3,50

Diese Tabelle, vom Brüsseler Hülfskassenverband verfafst, zeigt, wie unter dem Einflufs der neuen Apotheken verschiedene teuere Medikamente dem Publikum zugänglicher geworden sind. Dadurch ist es auch zu erklären, dafs z. B. in Lüttich vor 1886 — dem Gründungsjahre der genossenschaftlichen Apotheke — nur eine einzige Hülfskasse ihren Mitgliedern unentgeltliche Medikamente bot, jetzt aber 19[1]. Ebenso wurden in den Apotheken der Kohlengruben, die auf Kosten der Bergwerksbesitzer den Arbeitern die Medikamente gratis lieferten, vor Entstehen der Volksapotheken verschiedene Arzeneien als zu teuer nicht geführt, und in Gent brauchten die Arbeiter stets Hausmittel, solange sie auf Privatapotheken

[1] Le mutuelliste, 1. janvier 1898.

angewiesen waren. Was den Verkauf an Nichtmitglieder betrifft, so wäre die Aufhebung dieser Erlaubnis in doppelter Hinsicht schädlich, denn erstens würde ein grofser Teil der ärmeren Bevölkerung vom Gebrauch der billigen Arzneien der Volksapotheken ausgeschlossen, da nicht jeder einer Hülfskasse angehören kann. Diese vermögen ihren Statuten zufolge Personen, welche ein gewisses Alter überschritten haben, nicht aufzunehmen, ebensowenig solche, die an unheilbaren Krankheiten leiden, und auch die, welche zu arm sind, um Beiträge zu zahlen, sind leider ausgeschlossen. Andererseits würden natürlich die Gewinne der Volksapotheken kleiner werden und demgemäfs die an die Hülfskassen verteilten Summen, welche ja auch gemeinnützigen Zwecken dienen. Es ist hiernach verständlich, weshalb sich weite Kreise gegen das in Frage stehende Verbot sträubten. Nach diesen Bemerkungen wollen wir noch einen Blick auf einige uns bekannte genossenschaftliche Apotheken werfen.

1. Pharmacies populaires, Brüssel. Wie schon erwähnt, sind die ersten Volksapotheken Brüssels vorbildlich für alle übrigen geworden. 35 Hülfskassen vereinigten sich in der Hoffnung, in eigenen Apotheken billigere Arzneien zu erhalten. Die Anteile wurden auf 3 fr. pro Mitglied festgestellt und sollten von den Hülfskassen aufgebracht werden, welche allein die Gewinne der Unternehmung erhalten sollten[1]. Während des Jahres 1881 hatte man etwa 12 000 fr. zusammengebracht, mit deren einem Teil man die erste Apotheke eröffnete. Die Unternehmung gedieh vom ersten Moment an; wenigstens finden wir keine Verluste, wenn anfänglich auch keine grofsen Gewinne erzielt wurden. Nach den Statuten wird der Reingewinn in zwei Hälften geteilt, von denen die eine dem Reservefonds überwiesen, die andere unter die Mitglieder verteilt wird (Art. 29). Die Administration besteht aus 21 Mitgliedern und wird von drei Delegierten kontrolliert. Die Haftung ist eine beschränkte, die übliche Art der belgischen Konsumentengenossenschaften. Was die Resultate anbetrifft, so sind sie am besten aus der beigefügten Tabelle ersichtlich. Zur Zeit besitzt die Genossenschaft 9 Apotheken und einen Centralladen, dem ein Laboratorium beigefügt ist. Die verteilte Rückgewähr ist nicht auf einen bestimmten Prozentsatz festgesetzt und wächst von Jahr zu Jahr: sie erreichte 70 Prozent im letzten Jahre.

(Hierzu die Tabelle S. 23.)

Diese Tabelle, die nach verschiedenen Berichten zusammengestellt wurde, ist nicht ohne Interesse. Sie zeigt,

[1] S. Société coopérative des pharmacies populaires de Bruxelles Historique 1889 und 1897.

Jahrgänge	1882 fr.		1887 fr.		1897 fr.		1899 fr.	
Verkaufserlös	32 926		151 294		352 642		436 473	
An Mitglieder verkauft	9 914	31 %	32 910	22 %	202 683	57 %	259 052	59,5 %
An Nichtmitglieder	22 505	79 %	107 860	78 %	149 958	43 %	177 421	40,5 %
Gewinn	5 196		48 282		135 397		190 660	

dafs der Verkaufserlös um das Dreizehnfache gestiegen ist, der verteilte Gewinn um das Achtunddreifsigfache[1].

Als Beispiel für die von den Hülfskassen erzielten Vorteile können wir anführen, dafs eine von ihnen („la fraternelle Belge"), deren Mitglieder im Jahre 1896 für über 13000 fr. Medizin bezogen hatten, 8000 fr. als Rückgewähr zurückerstattete, obgleich, wie schon erwähnt, die Preise erniedrigt waren[2]. Die anfangs bestimmte Verteilung der Gewinne — eine Hälfte den Mitgliedern, die andere dem Reservefonds — wird jetzt nicht befolgt, und mit Ausnahme eines kleinen Abzuges für den Reservefonds wird alles verteilt. So kam es, dafs die Mitglieder viele Medikamente unter dem Selbstkostenpreis erhielten, — natürlich durch den Verkauf an Nichtmitglieder, die keinerlei Rückgewähr beziehen.

Es ist aufser Zweifel, dafs die Volksapotheken von Brüssel grofsen Segen gestiftet haben, und hoffentlich werden sie nicht mehr unter den Angriffen verständnisloser oder persönlich interessierter Gegner zu leiden haben.

2. Die genossenschaftlichen Apotheken in Gent gehören ebenfalls den Hülfskassen (Vrije Bond der Ziekenbeursen), welche hier seit 1891 existieren und ihren Mitgliedern gegen halbmonatliche Kotisation von 5 cent. unentgeltliche medico-pharmaceutische Behandlung gewähren. Die gesamten Hülfskassen besitzen drei Apotheken, welche den Mitgliedern unentgeltlich Medikamente liefern, sei es nach Verordnung der angestellten oder anderer Ärzte. Eine neunjährige Erfahrung hat gezeigt, dafs es den Hülfskassen unmöglich wäre, die Kosten zu decken, wenn sie nicht im Besitz eigener Apotheken sich befänden, und wenn der Verkauf an das Publikum verboten wäre. — Gegenwärtig sind über 5000 Mitglieder an diesen Organisationen beteiligt.

---

[1] Die Veränderung in der Kundschaft zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern erklärt sich dadurch, dafs seit 1892 die Hülfskassen in Brüssel auch für die Angehörigen ihrer Mitglieder unentgeltlichen pharmaceutischen Dienst eingeführt haben, welche jetzt als Mitglieder angesehen werden, und deshalb ist der Anteil der Mitglieder-Konsumenten jetzt gröfser als der der Nichtmitglieder.

[2] S. L. mutuelliste, Januar 1898.

3. Pharmacies fédérales de Charleroi[1]. Ende 1893 kam auch den Hülfskassen von Charleroi der Gedanke, dem Beispiel anderer Städte zu folgen und eine eigene Apotheke zu gründen. Die Meinungen waren geteilt; man fürchtete teils die Reserven der Hülfskassen aufs Spiel zu setzen, teils fand man die neue Institution überflüssig. Doch waren die anderwärts erzielten Erfolge zu glänzend, als dafs nicht ein Versuch gewagt werden konnte. Auch hier hatte man als erstes Ziel im Auge, billigere Medikamente sich zu verschaffen und später dann — mit Hülfe erzielter Gewinne — eine Altersversicherungskasse zu gründen. 18 Hülfskassen traten zusammen und brachten bei einer Kotisation von 1 fr. 50 cent. pro Mitglied die Summe von 6000 fr. auf. Man ging sehr rasch zu Werke und konnte schon im April 1874 die Apotheke eröffnen. — Aber die Hoffnungen, welche man auf das neue Unternehmen gesetzt hatte, wollten sich anfangs nicht erfüllen; wenigstens schlossen die Bilanzen der ersten Jahre mit Verlusten ab. Um die Möglichkeit zu gewinnen, mehr im grofsen zu operieren, wurde im August 1895 eine zweite Apotheke in Jumet eröffnet, deren Verwaltung jedoch nicht geeignet war, Erfolge zu erzielen, und ein Deficit von 1400 fr. war deshalb das Resultat der Bilanz von 1895. Der Mifserfolg erklärt sich hauptsächlich durch die starke Konkurrenz der Privatapotheken und das Mifstrauen des Publikums. Erstere setzten sofort ihre Preise herab, und in Jumet wurde sogar eine Art Trust gebildet; das Publikum, teils gleichgültig, teils mifstrauisch, hielt sich in der Hauptsache fern. Es ist von Interesse, dafs die Leiter gerade hierauf das höchste Gewicht legten und damit den Mifserfolg den übrigen Städten gegenüber erklärten. Die Hülfskassen dieser letzteren hatten unentgeltlichen mediko-pharmaceutischen Dienst eingeführt, so dafs die gesamten Mitglieder ihre Medikamente aus den Volksapotheken beziehen mufsten; auf diese Weise war z. B. in Verviers eine Kundschaft von 5—6000 Personen gesichert, und in Brüssel war diese Zahl noch gröfser. In Charleroi hatte nur eine Hülfskasse diesen Modus gewählt, und die Apotheken waren deshalb in höherem Mafse als anderswo aufs Publikum angewiesen. Es wiederholte sich hier die Erfahrung, die auch bei anderen Konsumentengenossenschaften gemacht ist, dafs nämlich die gedeihliche Entwickelung ganz allgemein in erster Linie von einer gesicherten Kundschaft abhängt. Jedoch haben in den letzten Jahren auch die beiden hier behandelten Apotheken Gewinne aufzuweisen, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist.

---

[1] Privatberichten entnommen.

Jahrgang	1894 fr.	1895 fr.	1896 fr.	1897 fr.	1898 fr.	1899 fr.
Jährlicher Verkaufserlös	5 336	11 655	16 390	23 422	30 798	38 205
durchschnittlich pro Tag	20,5	40	45	64	84	104
reiner Gewinn	— 398	— 1 406	— 2 826	+ 2 990	+ 4 543	+ 3 858

Die Verluste der ersten Jahre erklären es, dafs trotz des jetzigen Aufschwungs die Konsumenten noch immer nicht über 4 Prozent ihrer Einkaufssumme an Rückgewähr erhalten haben.

Es ist nicht ohne Interesse für die Beurteilung der Konkurrenzfrage, dafs die Privatapotheken ein gerichtliches Verfahren anhängig gemacht hatten, wodurch die Genossenschaftsapotheken gezwungen werden sollten, auf ihrem Firmenschilde die Bezeichnung „Volksapotheke“ in „Apotheke“ umzuwandeln; es deutet dies darauf hin, dafs die Volksapotheken einen besseren Ruf geniefsen. Das Gericht erklärte die Firmierung „Volksapotheke“ für zulässig.

4. In Lüttich wurde man auch durch das Brüsseler Beispiel beeinflufst, und nach dem Hülfskassenkongrefs wurde der Vorschlag, eine Genossenschaftsapotheke zu gründen, angenommen. Es bestand nur eine einzige Hülfskasse, die ihren Mitgliedern unentgeltlich Medikamente lieferte (les Artisans réunis), und diese mufste beinahe darauf verzichten, da die Arzneien ihr zu teuer zu stehen kamen. Kaum aber wurde der Plan, eine eigene Apotheke zu gründen, bekannt, da erklärte sich der Privatapotheker sofort bereit, die Preise um 50 Prozent herabzulassen, ein Beweis für die Höhe der Gewinne, die bis dahin gemacht waren. Von allen Seiten angefeindet, wurde die erste Apotheke 1886 gegründet. Die nun folgenden Angriffe gingen so weit, dafs die Apotheker von den Genossenschaftern wegen Verleumdung verklagt und auch gerichtlich verurteilt wurden. Jetzt bestehen in Lüttich drei Volksapotheken; von 20 Hülfskassen, die ihnen angehören, gewähren jetzt 19 unentgeltlich Medikamente, während, wie gesagt, vor der Gründung nur eine einzige dies that. Der Verkauf ans Publikum ist sehr bedeutend; dasselbe geniefst den Vorteil einer 10-prozentigen Rückgewähr. Der Gewinn betrug im letzten Jahre, nach Abzug der Rückgewähr, 8 274 frcs.

Ebensolche Apotheken existieren in der Stadt Verviers und deren Vorort Dison.

In diesem Zusammenhang seien auch diejenigen genossenschaftlichen Apotheken erwähnt, die anderen Genossenschaften mit bestimmter politischer Färbung angehören. Der „Vooruit“ besitzt 4 Apotheken, in denen die Mitglieder bei wöchentlichen

Kotisationen von 5 cent. unentgeltlich Medikamente erhalten. Der Leiter der Genossenschaft erklärte in der Kammer, eigene Apotheken hätten den unentgeltlichen pharmaceutischen Dienst ermöglicht, und solange dieser nicht existiere, hätten die Arbeiter zu Hausmitteln gegriffen. Im letzten Semester betrugen die Einnahmen 62 866 fr. und der Reingewinn 11 856 fr.

Der „Werker“ in Antwerpen zieht jedem Mitglied von der Rückgewähr 1,56 fr. ab, wofür unentgeltliche ärztliche Behandlung und Medizin gewährt wird. Er besitzt eine Apotheke, die im letzten Jahre einen Gewinn von 4 494 fr. erbrachte.

Der „Progrès“ in Jolimont besitzt 3 Apotheken in Jolimont, La Louvière und Houdeng, durch die er im Jahre 1899 einen Gewinn von 8 800 fr. erzielte. Eine Hülfskasse, die den Mitgliedern unentgeltlich Medikamente liefert, besteht hier nicht; nur die Angestellten der Genossenschaft erhalten solche.

B. Die socialistischen Genossenschaften.

Wie schon erwähnt, sind die ersten bedeutenden Genossenschaften von Socialisten gegründet worden, und jetzt tragen die meisten und gröfsten Genossenschaften Belgiens rein socialistischen Charakter. Es mufs betont werden, dafs nicht nur der socialistische Geist, der in ihnen herrscht, ein Resultat der socialistischen Gesinnung ihrer Mitglieder ist, die Genossenschaft selbst ist auch eine Brutstätte für Verbreitung socialistischer Anschauungen. Die Förderung des Genossenschaftswesens gehört zum praktischen Programm der Partei, und es steht fest, dafs nicht etwa nur socialistische Arbeiter der Genossenschaft beitreten und dadurch ihre Zugehörigkeit zur Partei bezeugen, sondern dafs zahlreiche Andersdenkende durch ihre Mitgliedschaft bei der Genossenschaft socialistisch werden. Einen Beweis für diese Auffassung kann man darin finden, dafs so viele katholische Genossenschaften neben den socialistischen gegründet worden sind, gerade um den noch wankenden Arbeitern die Möglichkeit zu geben, im Anschlufs an eine andere Richtung sich zu organisieren. So mufs die socialistische Genossenschaft von verschiedenen Seiten betrachtet werden. Zuerst verfolgt sie allgemeine ökonomische Zwecke — die Hebung des Arbeiterstandes in materieller Hinsicht —, und hierin tritt der praktische Standpunkt des belgischen Socialismus zu Tage, der von einem der Führer folgendermafsen charakterisiert wird: „Von den Engländern,“ sagt Vandervelde, „haben wir den self-help, die freie Koalition, hauptsächlich unter der Form der Genossenschaft; von den Deutschen die politische Taktik und die

Grundlehren, die zum erstenmal im kommunistischen Manifest zum Ausdruck kamen; von den Franzosen ihre idealen Tendenzen, ihre Auffassung des Socialismus, als einer Fortsetzung der revolutionären Philosophie." Als Partei, die unmittelbar zu erreichende praktische Ziele im Auge hat, die z. B. selbst gegen den Alkoholismus einen Feldzug unternimmt, konnte sie die direkten Vorteile der genossenschaftlichen Organisation nicht übersehen und förderte diese daher auf jede Weise. — Andererseits lenkte die Genossenschaft die Aufmerksamkeit derer auf sich, die in der Veränderung der wirtschaftlichen Formen den Weg zu einer neuen wirtschaftlichen Organisation erblicken. In dieser Beziehung ist nachstehender Passus aus einem Bericht der Partei bezeichnend: „Die Genossenschaft erfährt zweierlei Beurteilung; sie wird einerseits stark angefeindet, weil sie nicht zur Lösung der socialen Frage beitragen kann; sie wird andererseits als Heilmittel gegen alle socialen Übel vorgeführt. Sie verdient weder diesen Hafs noch diese Ehre. Für uns ist sie stets nur ein Mittel, nie ein Ziel."[1] So ist die Genossenschaft in den Augen der belgischen Socialisten zwar eine höhere Wirtschaftsform, keineswegs aber ein direkter Weg zur Umgestaltung der modernen kapitalistischen Wirtschaft. — Als „Mittel" soll die Genossenschaft verschiedenen Zwecken dienen. In erster Linie soll sie eine Centralstelle bilden, von der aus — durch ständige Berührung mit neuen Personen — socialistische Anschauungen in weitere Kreise eindringen. Ferner soll sie die Möglichkeit gewähren, die Mitglieder an die Organisation und Geschäftsleitung zu gewöhnen, was allerdings, wie bemerkt werden mufs, mit weniger Nachdruck betont wird. Endlich sollen die erzielten Gewinne direkt für die socialistische Propaganda Mittel liefern, und damit wird der Genossenschaft eine rein finanzielle Rolle übertragen. — Diese verschiedenen, nicht immer im Einklang mit den unmittelbaren Konsumenteninteressen stehenden Forderungen, die die socialistische Partei an sie stellt, müssen bei der Beurteilung der Bewegung berücksichtigt werden, denn nur durch sie kann vieles sonst Unverständliche erklärt werden. —

Die socialistischen Genossenschaften gehören zum „Parti ouvrier" und schliefsen sich gewöhnlich denjenigen lokalen Föderationen an, in deren Mitte sie entstehen. Seit langer Zeit wird ein Verband der Genossenschaften geplant. Schon im Jahre 1886 richtete der „Vooruit" einen Aufruf an die socialistischen Genossenschaften, in dem die Notwendigkeit einer Centralorganisation hervorgehoben wurde; man erwartete von einer solchen die Möglichkeit, eine eigene Mühle für die

---

[1] Rapport présenté au congrès socialiste, 1896.

Bäckereien zu errichten und eine Grofseinkaufsgenossenschaft zu gründen. Auf einem Kongrefs in Gent wurden Vorschläge angenommen, aber die Pläne scheiterten an dem Genossenschaftsgesetz, welches den Genossenschaften nicht erlaubt, unter sich Centralgenossenschaften zu bilden. Da die Aktiengesellschaft diese Möglichkeit bot, so griff man zu dieser Form, aber fast keine der Genossenschaften sagte zu. Die Gründe für diese Indifferenz seitens der Genossenschaften werden verschieden angegeben. Bertrand meint, die Form der Aktiengesellschaft hätte sie erschreckt, Zeo ist der Ansicht, dafs der Kampf um das allgemeine Wahlrecht die Frage zurückdränge, dafs aber auch partikularistischer Geist, der immer in den Genossenschaften herrschte und noch herrscht, einer Vereinigung widerstrebe[1]. Auf dem Kongrefs der Arbeiterpartei im Jahre 1898 wurde die Frage von neuem erörtert und im Prinzip bejahend entschieden, und Ende 1898 beschlossen 67 Genossenschaften, einen praktischen Anfang zu machen. Man begnügte sich, ein ständiges Sekretariat zu gründen, welches die Genossenschaften mit den Lieferanten in Verbindung bringen und ihnen gleichzeitig durch juristische Ratschläge zu Hülfe kommen sollte. Als jährlicher Beitrag wurden 2 cent. pro Mitglied jeder beigetretenen Genossenschaft festgesetzt; dazu kommt ein einmaliges Eintrittsgeld von 25 fr. pro Genossenschaft, was die Summe von 3000 fr. ergab. Wichtig war von Anfang an, solange eine officielle Statistik fehlt, dafs man mit einem solchen Centralbureau leichter die einzelnen Genossenschaften übersehen und annähernd wenigstens ihre Zahl feststellen kann. Leider hat auch das Sekretariat eine brauchbare Statistik nicht veröffentlicht. Es wurden gegen 150 socialistische Konsumvereine registriert, — eine Zahl, die der Wirklichkeit entfernt nicht entspricht, deren genauere Rektifikation uns aber unmöglich war.

Da der Typus der socialistischen Genossenschaft auch den übrigen Genossenschaften eigen ist, mufs er hier geschildert werden. Vandervelde unterschied drei Arten: 1. die Genossenschaftsläden, welche ausschliefslich den Verkauf von Mehl und anderen Lebensmitteln bezwecken. Sie befinden sich in der Lütticher Gegend und im Kohlenbecken von Charleroi; 2. die Genossenschaften örtlichen Charakters, welche sich lediglich mit dem Verkauf von Mehl und der Brotfabrikation befassen (Borinage); 3. die eigentlichen socialistischen Genossenschaften mit umfassenden Zielen nach dem Muster des Vooruit[2]. —

Diese Klassifikation kann jetzt nicht mehr aufrecht erhalten werden. Einerseits haben sich die lokalen Verhältnisse

[1] Vergl. Zéo, La fédération des coopératives socialistes. 1898.

[2] Vandervelde, Die socialistische Genossenschaft in Belgien. Brauns Archiv 1898.

verschoben, andererseits sind die verschiedenen Handelsoperationen nicht charakteristisch für den Genossenschaftstypus, sondern oft blofs Durchgangsstadien ihrer Entwickelung. Fast alle Genossenschaften der verschiedensten Gegenden fügen in ihren Statuten demjenigen Paragraphen, in dem das erste Ziel der Genossenschaft fixiert wird, eine Bemerkung bei, in der gesagt wird, dafs die Handelsoperationen „sich auch auf andere Gebiete erstrecken können, wenn die finanzielle Lage es erlauben wird". So haben die Genossenschaftsbäckereien in ihren Statuten gewöhnlich eine Klausel, in der die Eröffnung verschiedener Läden in Aussicht genommen wird; die Genossenschaften ohne Produktionsateliers sprechen davon, solche in Zukunft einzurichten, und in der letzten Zeit sind schon viele dieser Veränderungen eingetreten. Wir können nur zwei Typen unter den belgischen Konsumentenvereinen unterscheiden: 1. solche, die mit einer Bäckerei anfangen, und die allmählich auch andere Waren verkaufen; 2. solche, die in ihren Läden verschiedene Waren verkaufen, und wo die Bäckerei den Schlufsstein bildet. Wir wollen mit dieser Klassifikation den prinzipiell einheitlichen Typus der Genossenschaft feststellen und gleichzeitig die verschiedenen Arten der jetzt existierenden als vorübergehend erklären. Denn wenn es kaum eine Bäckerei giebt, die schliefslich nicht auch andere Verkaufsartikel führt, oder keinen Konsumladen, der nicht an eine Bäckerei denkt, so kann blofs die Frage gestellt werden, warum der Gang der Entwickelung verschieden ist, d. h. warum in einer Gruppe von Genossenschaften die Produktion des Brotes den Anfang, in einer anderen den Schlufs bildet. Was hier zuerst ins Auge springt, ist die geographische Verteilung dieser beiden Arten. Weder in den beiden Flandern noch in Brabant finden wir genossenschaftliche Läden ohne Bäckerei; im Gegensatz dazu kennt die Lütticher Gegend sehr wenig Genossenschaftsbäckereien. Im Hennegau sind die beiden Typen nebeneinander zu finden: zwei Genossenschaften entstehen ungefähr zur selben Zeit, die eine die Bäckerei, die andere den Laden betreibend. Ein einheitlicher Grund für diese verschiedene Entwickelung läfst sich absolut nicht feststellen, wenigstens wissen die Genossenschaften selbst einen solchen nicht anzugeben: die Vlämen erklären, es sei viel einfacher und leichter mit Brotproduktion anzufangen, während die Wallonen das Gegenteil behaupten. Eine andere, objektiv ebensowenig stichhaltige Erklärung geht dahin, dafs bei den niedrigen Löhnen in Flandern dort zuerst für die Verbilligung des Brotes als Hauptnahrungsmittel gesorgt werden mufs, während bei der gröfseren Kaufkraft in den industriellen Kreisen des Wallonengebietes diese Aufgabe nicht so dringend ist. Erstens ist damit nicht erklärt, warum dann Bäckereien eingerichtet werden, und zweitens ist die genossenschaftliche Ver-

produktion nicht überall versucht, auf die Ermäfsigung der Preise hinzuwirken, sondern hat vielmehr oft die üblichen Preise beibehalten und eine gröfsere Dividende ausgezahlt. Endlich finden sich im Kohlenbecken des Borinage, einem industriellen Bezirk mit ähnlichen Arbeitsverhältnissen wie in der Lütticher Gegend, hauptsächlich Genossenschaftsbäckereien. Näher liegt die Erklärung, dafs eine Genossenschaftsbäckerei, die ja jetzt fast immer die neueren Bäckereimaschinen einführt, sich nur da einbürgern kann, wo die Konsumenten sich nicht dagegen wehren, d. h. dafs sie blofs da existieren kann, wo die Bevölkerung reif genug ist, um einzusehen, dafs sie nichts verliert, wenn sie aufhört, zu Hause das Brot zu backen, und statt dessen dasselbe aus der Bäckerei bezieht. Denn thatsächlich sträubt man sich noch an vielen Orten, dieses Brot zu essen, indem man behauptet, es sei nicht billiger und schmecke schlechter. Im wallonischen Gebiet, wo die socialistische Propaganda aufs platte Land gedrungen ist, und die Genossenschaftsmitglieder sich auf eine gröfsere Fläche verteilen, fällt es den Landbewohnern besonders schwer, von der Hausproduktion zu lassen; sie ziehen es vor, Mehl von der Genossenschaft zu kaufen und in ihren eigenen Öfen Brot zu backen. Diese Erklärung ist aber durchaus nicht allgemeingültig, denn wir trafen in einigen Gegenden regelmäfsige Abnehmer städtischer Genossenschaften, die weit aufserhalb des natürlichen Bezirkes derselben wohnten (z. B. Soignies), wie sich auch Bäckereien mit mechanischen Knetmaschinen in der ländlichen Gegend von Philippeville und anderen Orten fanden. — Viel mehr Wahrscheinlichkeit dürfte folgende Erklärung für sich haben. In den beiden Flandern und in Brabant sind die Genossenschaften meist in gröfseren Städten, wo Warenhäuser existieren, die es der Genossenschaft unmöglich machen, besondere Vorteile durch Einkauf im grofsen zu gewähren. Während der „Vooruit" dazu gekommen ist, seinen Mitgliedern 9 cent. pro Brot im Werte von 30 cent. zurückzugeben, und „die Maison du Peuple" die Brotpreise in Brüssel von 35 auf 25 cent. ermäfsigte, gewähren diese beiden stärksten Genossenschaften ihren Mitgliedern bei Einkäufen in anderen Abteilungen nur einen Gewinn von 5—6 %. Viele Bäckereien der Gegend zweifeln sogar an dem Nutzen der Errichtung anderer Verkaufsabteilungen, indem sie direkt auf diese berühmten Genossenschaften hinweisen. Ganz anders ist der Nutzen beim Einkauf im grofsen in den unbedeutenden Orten z. B. der Lütticher Gegend. Bei Beibehaltung der laufenden Preise verteilen die dortigen Genossenschaften 12, 15 % und mehr sogar, was keine geringe Ersparnis ausmacht. — Dennoch mufs zugegeben werden, dafs neben diesen allgemeinen Gründen specielle viel wichtiger sind. — Das Beispiel des „Vooruit" war mafsgebend für die nächste Umgebung; die mindere Be-

deutung der Lütticher Genossenschaft „la Populaire“ war weniger im stande, zur Nachahmung anzuregen. Wenn eine Genossenschaftsbäckerei entsteht, die an weitere Kreise verkauft, dann begnügt sich eine andere, welche in der Nähe gegründet wird, damit, Brot von der ersten zu beziehen und blofs Läden zu eröffnen. Mitunter bleibt es auch nicht ohne Wirkung, wenn ein Bäcker als Mitglied des Genossenschaftskomitees — für Läden, ein Kleinhändler — für Bäckereien plädiert.

Eine andere Frage ist, inwieweit die Genossenschaften von grofsen Städten angezogen werden. Man ist oft geneigt zu glauben, dafs die Entwickelung einer Genossenschaft von der Gröfse der Bevölkerung des Ortes, wo sie sich befindet, abhängig ist, ein Zusammenhang, der in Wirklichkeit nicht besteht. Erstens giebt es Genossenschaften, die weit aufserhalb ihrer näheren Umgebung ihre Fabrikate absetzen. Die Brote des „Progrès“ von Jolimont oder der „Concorde“ von Roux werden z. B. einige Meilen weit transportiert; grofse, mit zwei Pferden bespannte Wagen fahren morgens täglich aus, um den Kunden ihr Brot ins Haus zu bringen. Aber auch dort, wo die Genossenschaften nur auf lokalen Konsum angewiesen sind, entspricht ihre Zahl und Bedeutung oft gar nicht der Ortsgröfse. So sind im Kohlenbecken von Mons fast in allen Gemeinden Genossenschaftsbäckereien, die Stadt selbst aber — Mons ist die Hauptstadt des Hennegau — besitzt keine solche, ja die Bäckerei, die dort eingerichtet wurde, mufste bald in einen Vorort — Cuesmes — verlegt werden. Noch merkwürdiger ist die Konzentration vieler Genossenschaften an ein und demselben Orte. So hat die Stadt Seraing, welche gegen 40 000 Einwohner zählt, 8 Genossenschaften, von denen mehrere derselben politischen Richtung angehören, während die so nah daran gelegene Stadt Lüttich mit 200 000 Einwohnern eine solche Zahl nicht aufweist. Natürlich verlieren die einzelnen Genossenschaften an Bedeutung, wenn ihre Zahl im Orte zunimmt, und in dieser Hinsicht lassen sich zwei verschiedene Entwickelungsformen feststellen: entweder löst sich von einer Genossenschaft ein Teil der Mitglieder los, um eine selbständige zu gründen, oder kleinere Genossenschaften werden von einer gröfseren aufgenommen. Beispiele finden wir in Antwerpen, wo eine Trennung der Genossenschaft „de Werker“ stattfand, in Lüttich, wo eine früher selbständige Genossenschaft jetzt als Filiale der „Populaire“ existiert, und in vielen anderen Orten. Dabei spielen aufser persönlichen Motiven auch politische eine Rolle, wie z. B. in Seraing neben einer socialistischen Genossenschaft eine andere, ebenfalls socialistische entstand, deren Mitglieder die erste politisch nicht thätig genug fanden. Die kleinen Genossenschaften geben selbst zu, dafs es wünschenswert sei, sich zu vereinigen und

eine starke Genossenschaft zu gründen, da sie sich sonst gegenseitig Konkurrenz machen; aber es will eben keine ihre Autonomie aufgeben, und so bleibt es bei der viel weniger vorteilhaften Selbständigkeit. Diese letztere scheint eine solche Anziehungskraft auszuüben, daſs selbst in den Vororten groſser Städte mit bedeutenden Genossenschaften einige kleine existieren, z. B. in Gent neben dem „Vooruit“ noch zwei, in Lüttich neben der „Populaire“ ebenfalls zwei. —

Was die Kundschaft der Genossenschaften anbetrifft, so besteht sie aus Mitgliedern und Nichtmitgliedern, da das belgische Genossenschaftsgesetz kein Verbot des Verkaufs an Nichtmitglieder kennt[1]. Doch ist die Zahl der Nichtmitglieder-Konsumenten eine höchst unbedeutende, denn die Bedingungen der Aufnahme sind so einfach, daſs diese jedem zugänglich ist, und andererseits gewähren die Genossenschaften den Nichtmitgliedern so gut wie gar keine Vorzüge. Der gröſste Teil verkauft ihnen zu ortsüblichen Preisen und gewährt keine Rückgewähr. Einige versuchen es jedoch, durch vorteilhafte Bedingungen die Kundschaft von Nichtmitgliedern anzulocken. So gewährt die Bäckerei von Soignies, „la Concorde“, den Nichtmitgliedern die Hälfte des Mitgliederrabattes, und auch die „Populaire“ in Lüttich verkauft an Nichtgenossenschafter mit Rabatt, während der „Werker“ in Antwerpen sogar zu gleichen Bedingungen an Fremde wie an Mitglieder Waren abgiebt. Die meisten Genossenschaften thun dies aber nicht und zählen unter ihren Kunden Nichtmitglieder nur so weit, als diese officiell einer socialistischen Institution nicht beitreten wollen und mit periodischen Einkäufen sich begnügen. Jedenfalls kann dieser Verkauf nur dort Bedeutung haben, wo die Genossenschaft im Besitz groſser Verkaufsläden ist, die, wie jeder Groſsbazar, das Publikum anziehen; mit diesem Hülfsmittel hat z. B. die „Maison du Peuple“ im letzten Semester $^2/_5$ des Erlöses der Kleider- und Wäscheabteilung durch Verkauf an Nichtmitglieder erzielt. — Ein anderer Anreiz besteht bei Waren, deren genossenschaftliche Verkaufspreise sich stark von denen der privaten Unternehmungen unterscheiden, wie das bei den Arzneien der Fall ist. Beispielsweise ist der Gewinn der Apotheke des „Werker“ in Antwerpen, der im letzten Semester gegen $4^1/_2$ Tausend fr. betrug, nur durch den Verkauf an Nichtmitglieder erzielt, da die Mitglieder die Medikamente unentgeltlich erhalten. —

Wenn wir die Genossenschaften der Konsumenten in ihrer Beziehung zur Fabrikation betrachten und zuerst diejenigen ansehen, die die verkauften Produkte selbst fabrizieren, so kommen unzweifelhaft die genossenschaftlichen Bäckereien

[1] Nur die Beamten-Konsumvereine sind laut ministerieller Verordnung hiervon ausgeschlossen.

zuerst in Betracht: sie sind es, die die ganze Bewegung eingeleitet und die sich am meisten entwickelt haben. So sind sämtliche berühmten Genossenschaften aller Gegenden Belgiens in erster Linie Bäckereien, nur sie rechnen ihre Mitgliederzahl nach Tausenden und die Jahresumsätze nach Millionen. Zwei Ursachen sind für diese Entwickelung ausschlaggebend gewesen. Erstens ist Brot das geeignetste Produkt für einen genossenschaftlichen Betrieb, da hier der Durchschnittskonsum für jedes Mitglied feststeht und die einförmige Produktion dazu beiträgt, einen gewonnenen Kunden nicht leicht wieder zu verlieren. Man kann beobachten, dafs in Genossenschaften mit verschiedenen Zweigen, Mitglieder, welche so gut wie gar keine sonstigen Waren in den Genossenschaftsläden einkaufen, doch ständige Brotabnehmer sind. Die zweite Ursache ist eine technische. Es waren die genossenschaftlichen Bäckereien, welche zuerst die modernen Bäckereimaschinen in Belgien einführten. Die Borbecköfen und mechanischen Knetmaschinen waren unbekannt, solange der „Vooruit“ in Gent, oder die „Maison du Peuple“ sie nicht zu benutzen angefangen hatten. Die Konsumenten sträubten sich anfangs, behaupteten, die Qualität solchen Brotes sei schlechter. Jetzt ist man schon daran gewöhnt, und die grofsen Aktienbäckereien, sowie private Bäcker haben dieselbe Produktionsart eingeführt. Im Anfang brauchten die Genossenschaften keine Konkurrenz zu fürchten, allmählig wuchs diese, jetzt sind sie stark genug, eine solche aufzunehmen. — Die Vorteile des Grofsbetriebs und der verbilligten Produktionsweise gaben den genossenschaftlichen Bäckereien die Möglichkeit, den Brotpreis niedriger zu setzen oder bei Beibehaltung des ortsüblichen Preises grofse Dividenden zu verteilen. Dadurch wurden immer neue Mitglieder angezogen, und so kam die rasche und starke Entwickelung zustande.

Die bedeutendsten Bäckereien sind heute:

Maison du Peuple, Brüssel;	Produktion	1899		10 022 318 kg
Vooruit, Gent	-	1898	gegen	6 000 000 -
Progrès, Jolimont . . .	-	1898	-	5 456 416 -
Werker, Antwerpen . . .	-	1898	-	4 000 000 -
Concorde, Roux	-	1898	-	2 318 280 -
Populaire, Lüttich . . .	-	1899	-	2 000 000 -
Société coopérative, Jemappes	-	1898	-	1 014 986 -

Fast alle haben modernen maschinellen Betrieb, von den hier angeführten macht nur die „Populaire“ eine Ausnahme. Die Knetmaschinen sind bei der grofsen Produktion sehr verbreitet und existieren auch oft dort, wo die Borbecköfen noch nicht eingeführt sind.

Es ist einleuchtend, dafs bei einer so bedeutenden Brotproduktion genossenschaftliche Mühlen von der gröfsten Bedeutung wären; wir finden solche sogar in England, wo die

Bäckereien lange nicht so verbreitet sind. In Belgien sind sie bis jetzt nur geplant, kaum eingeführt. Eine genossenschaftliche Mühle, von der alle Bäckereien ihr Mehl beziehen könnten, gehörte auch in die Pläne des Verbandes und wird vielleicht mit der Zeit noch errichtet werden. Bis jetzt konnte der mangelhaften Verbandsorganisation wegen an keine derartigen, den gemeinsamen Interessen der Genossenschaften dienende Unternehmungen gedacht werden. Für jede einzelne Bäckerei eine besondere Mühle einzurichten, ist unvorteilhaft; es giebt eine einzige genossenschaftliche Bäckerei, die eine solche besitzt, die „Maison du Peuple" in Verviers[1], deren Produktion so kostspielig ist, daſs auſserhalb gekauftes Mehl billiger zu stehen kommt, und nur ²/₃ des Bedarfs von der eigenen Mühle geliefert werden.

Was die anderen Produktionszweige anbetrifft, so sind sie zwar recht verschieden, aber im groſsen und ganzen doch unbedeutend. Die Genossenschaften, welche Kleider konfektionieren, begnügen sich, dieselben in ihren Ateliers zuzuschneiden, und überlassen die Konfektion den Heimarbeitern. Fast alle gröſseren Genossenschaften besitzen solche Ateliers, einige fabrizieren auch Schuhwerk. Es ist aber ein einfacher handwerksmäſsiger Betrieb, der oft der Genossenschaft viel einbringt, aber sonst so gut wie keine Bedeutung hat. Der „Prolétaire" in Löwen ist im Besitz einer Cigarrenfabrik, die gelegentlich eines Streiks entstand und die jetzt ca. 12 Arbeiter beschäftigt, welche auf Rechnung der Genossenschaft arbeiten; auch andere Genossenschaften kaufen hier ihre Cigarren ein. Die Genossenschaft in Verviers stellt besondere Kuchen her — pains d'épices —, welche sie ebenfalls an andere Konsumvereine liefert. Gewöhnlich aber bleibt die Produktion eine Eigenproduktion, und dort, wo sie darüber hinausgeht, ist ihr Umfang nicht groſs.

Die Bierbrauereien sind erst seit kurzer Zeit im Gang und zwar nur im wallonischen Gebiet, während es im Norden bis jetzt noch keine giebt; entweder schlieſsen sie sich einer schon existierenden Genossenschaft an oder werden selbständig gegründet[2]. Unter den socialistischen ist auſser der Brauerei des „Progrès" (s. unten) noch die selbständige Genossenschaft „Le Travail" in Charleroi zu nennen. Anfangs entsprach diese Brauerei nicht ganz den Prinzipien eines Konsumvereins, da die Gewinne nicht pro Rata des Konsums,

---

[1] Die von der offiziellen Statistik jährlich registrierten genossenschaftlichen Mühlen sind meist Aktiengesellschaften, wie z. B. die Mühle in Clavier.

[2] Seit 1890 sind gegen 15 Brauereien registriert worden, von denen aber einige nur die Form der Genossenschaft angenommen haben, andere Genossenschaften von Produzenten sind. Viele existieren nicht mehr.

sondern nach der Gröfse der Anteile verteilt wurden. Jetzt sind die Statuten verändert: die Konsumenten erhalten 40 Prozent der Gewinne, während der übrige Teil für Schuldentilgung, Unterstützung der Hülfskassen und Gewinnbeteiligung verwendet wird. Nachdem die ersten Jahre einen Verlust aufwiesen, schlofs die Bilanz von 1899 mit einem Gewinn von über 7000 frcs., bei einer Produktion von 9869 Hektoliter.

Was die Verkaufsorganisation und die Dividendenverteilung anbetrifft, so ist folgendes hervorzuheben. Der gröfste Teil der Genossenschaften gewährt keinen Kredit; die Mitglieder kaufen Bons ein, die zu Einkäufen in der Genossenschaft berechtigen, oder zahlen in bar. Da die Waren erheblich über dem Selbstkostenpreis verkauft werden, und die Dividende erst nach Semesterschlufs an die Konsumenten ausgezahlt wird, so befindet sich die Genossenschaft immer im Genufs einer Summe, die ihr gewissermafsen von den Konsumenten kreditiert ist. — In kleineren Orten mufste der Kredit beibehalten werden, und es wird dann in der Regel alle zwei Wochen, — gewöhnliche Frist für Auszahlung der Löhne — abgerechnet. In diesen Genossenschaften sind die Eintrittsgelder viel gröfser und dienen gleichzeitig als Kaution. Während die Konsumbäckereien gewöhnlich die Eintrittssumme auf einige Franks festsetzen (1 fr. im „Vooruit", 2 im „Progrès" von Jolimont, 10 in der „Maison du Peuple"), haben die kleinen Verkaufsläden, wo Kredit gewährt wird, diese Summen auf 50—60 fr. erhöht.

Die Rückgewähr wird gewöhnlich nach Semesterschlufs ausgezahlt, und die Waren zu ortsüblichen Preisen verkauft. Die Dividende wird gewöhnlich beim Brot auf einige Centimes pro Brot festgesetzt, bei anderen Waren wird ein bestimmter Procentsatz fixiert. Es werden die verschiedensten Dividenden pro Brot ausgezahlt; der „Vooruit" verkauft 1 Kilo à 30 cent. und erstattet 9 zurück, die „Maison du Peuple" 3 cent. pro Brot, welches à 25 verkauft wird; „De Werker" 8 cent. pro 30, die Bäckerei in Löwen 8 pro 28, die „Concorde" in Roux 2 pro 45 (2 kg) und die „Populaire" in Lüttich, die noch bei der alten Produktionsweise geblieben ist, kann nur 1 cent. pro Brot zurückerstatten. Einige Genossenschaften haben auch für die Brotdividende einen bestimmten Procentsatz, so z. B. 5 Prozent in der „Emulation prolétarienne" von Seraing.

Eine strittige Frage ist, wie die Dividende ausgezahlt werden mufs. Alle Genossenschaften, die mehrere Arten von Verkaufsgegenständen, aufser Brot, besitzen, zahlen nicht in bar, sondern nur in Bons, wodurch die Konsumenten gezwungen werden, weitere Einkäufe zu machen; in einigen Genossenschaften wird sogar festgesetzt, was mit der Dividende gekauft werden mufs. Dieses System hat zu vielen Angriffen

Anlafs gegeben. Dr. Crüger meint, man gönne wohl in Belgien dem Arbeiter keine Barersparnisse[1], und Pyfferoen fordert gesetzliches Verbot des Systems und zieht sogar eine Parallele zwischen ihm und dem Trucksystem[2]. Es ist kaum möglich, diesen Vorwürfen beizupflichten. Die Neigung zum Sparen wird hier keineswegs gehemmt, sondern eher gefördert. Es giebt immer eine Reihe recht primärer Bedürfnisse, welche bei der Arbeiterklasse unbefriedigt bleiben, und schon deshalb ist kaum anzunehmen, dafs das in Empfang genommene Bargeld auf die Sparkasse getragen würde, um so mehr als die verschiedenen Hülfskassen, die sich immer mehr an die socialistischen Genossenschaften angliedern, für die Zukunft ihrer Mitglieder sorgen. Dazu kommt noch, dafs Bargeld von den Arbeitern sehr oft für Alkoholgenufs ausgegeben wird, und das Bonssystem solche Ausgaben eventuell verhüten kann. Was gar den Vergleich mit dem Trucksystem anbetrifft, so zeigt er eine vollständige Verkennung des Prinzips. Die von der Genossenschaft erzielten Gewinne kommen ja den Mitgliedern selbst zu gute; wer anders als sie ist an der Entwickelung der Genossenschaft interessiert? Wenn selbst die Gewinne zum Teil für politische Zwecke ausgegeben werden, so ist auch dies — vom Standpunkt des beteiligten socialistischen Genossenschafters — in seinem Interesse. Also, wenn von einer Ausbeutung gesprochen werden kann, so ist es eine Ausbeutung seiner selbst, und das kann man doch nicht wehren. So können wir im Prinzip gegen dieses System nichts einwenden, wir möchten aber bemerken, dafs ein solcher Zwang der Genossenschaft gewisse Verpflichtungen auferlegt. Das System ist soweit praktisch, als es zu einer nützlichen Ausgabe zwingt, welche vielleicht anders ausfallen würde. Der Käufer kann aber keineswegs dadurch benachteiligt werden, was nur der Fall sein könnte, wenn die Waren nicht die gute Qualität besitzen, die vielleicht in Privatläden zu finden ist. Es ist aber a priori anzunehmen, dafs die Interessen der Gesamtheit für gute Bedienung viel mehr Garantie bieten als Privatinteressen, und dafs bei guter Leitung alle Konsumenten befriedigt werden können. Man hört ja oft klagen, man kaufe vorteilhafter in Privatläden, oder eine Bestellung werde besser anderswo ausgeführt; als Leiter ihrer eigenen Unternehmung können die Konsumenten es immer dahin bringen, dafs hierin Wandel eintritt, was auch thatsächlich meist zu geschehen pflegt.

Die andere strittige Frage, ob die Konsumvereine zu ortsüblichen oder Selbstkostenpreisen verkaufen sollen, ist für die

1 H. Crüger, Die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften.
2 Oscar Pyfferoen, Les coopérateurs en Belgique. Réforme sociale. [illegible]

belgischen Genossenschaften im ersteren Sinne entschieden; fast alle haben die ortsüblichen Preise beibehalten und verteilen den Gewinn am Semester- oder Jahresschlufs. Die Vorzüge dieses Systems sind fast allgemein anerkannt. Man hat auch immer geglaubt, dafs dieses System, welches die Preise nicht herabdrückt, dem Detailhandel weniger schädlich sei, eine Annahme, die vor kurzem aber Widerspruch bei vielen Kleinhändlern gefunden hat, die im System der Dividendenverteilung die gröfste Schädigung erblicken wollen[1]. — Nach diesen Vorbemerkungen gehen wir zur Beschreibung der bedeutendsten Genossenschaften über.

Der „Vooruit"[2].

Der „Vooruit" ist die bekannteste, und man kann sagen, auch die wichtigste socialistische Genossenschaft Belgiens. Es war im Jahre 1873, als eine kleine Zahl Arbeiter in Gent den Gedanken fafste, eine Genossenschaftsbäckerei zu gründen. Etwa 30 Mann legten während zehn Wochen alle zwei Wochen 50 cent. zurück, so dafs im Laufe dieser Zeit ein Kapital von 150 fr. zu ihrer Verfügung stand, mit dem die Bäckerei „de vrije Bakkers" gegründet wurde. Aber schon bald darauf trat eine Spaltung ein, hervorgerufen durch Meinungsverschiedenheiten der socialistischen und nichtsocialistischen Mitglieder. Der socialistische Teil löste sich von den „Vrije Bakkers" ab und gründete Ende 1880 den „Vooruit". Gleichzeitig verliefsen auch andere Mitglieder die zuerst gegründete Genossenschaft und gründeten zwei neue Bäckereien, so dafs die Spaltung einige neue Genossenschaften ins Leben rief. Um dieselbe Zeit fafste der Ausschufs des „Vooruit" den Entschlufs, im Mittelpunkt der Stadt ein altes Fabrikgebäude zu mieten und hier eine grofse Bäckerei, den modernen technischen Anforderungen entsprechend, einzurichten. So wurden von der Genossenschaft zum erstenmal Borbecköfen und mechanische Backtröge hier eingeführt, und das bis dahin handwerkmäfsig betriebene Bäckereigewerbe tritt damit in eine neue Phase ein. Seitdem wachsen auch die Erfolge des „Vooruit"; 1884 wird eine Verkaufsstelle für Kleiderstoffe eröffnet, 1885 die erste Apotheke, Filialen für Kolonialwaren, Kohlenverkauf, neue Läden, Vereinssäle kommen hinzu und bilden die jetzt so starke wirtschaftliche und politische Organisation des

---

[1] Vergl. Verhandlungen der letzten Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik.

[2] Über den „Vooruit" ist schon recht viel geschrieben worden. Wir haben ihm einen flüchtigen Besuch abgestattet und glauben umsomehr von den sehr guten Artikeln des „Musée Social" Gebrauch machen zu können, als diese überhaupt wenig zugänglich sind.

„Vooruit“, — ein Vorbild für viele späteren Genossenschaften —.

Laut Art. 1 der Statuten ist der „Vooruit“ eine Vereinigung, welche den Zweck hat, „durch das Mittel der Genossenschaft die materiellen und moralischen Verhältnisse ihrer Mitglieder zu bessern“. Die Bedingungen für die Aufnahme sind höchst einfach; man mufs 1. 1 fr. Eintrittsgeld und 25 cent. für ein Mitgliederbuch einzahlen und 2. socialistischen Prinzipien freundlich gesinnt sein. Diese sehr leicht vom Arbeiterstande erfüllbaren Forderungen üben in Verbindung mit den vielseitigen Vorteilen eine grofse Anziehungskraft aus, da schliefslich der Beitritt nichts riskieren läfst.

Die Basis der Genossenschaft bildet die Brotproduktion: während des ersten Semesters 1899 betragen die Einnahmen 1 598 000 fr., von denen 797 000, also gegen 50 %, auf den Brotverkauf kommen. Jeder eben, der Mitglied wird, fängt damit an, sein Brot von der Genossenschaftsbäckerei zu beziehen, während, wie wir sehen werden, es nicht ganz so mit den übrigen Abteilungen bestellt ist. — Die verbesserten Produktionsmittel setzten den Selbstkostenpreis des Brotes bedeutend herab, und die Genossenschaft hätte dadurch die Möglichkeit gehabt, das Brot zu viel niedrigerem Preise zu verkaufen, als bis dahin üblich war; sie zog es aber vor, das Rochdaler System zu befolgen, und zu ortsüblichem Preis das Brot zu verkaufen und dadurch die Möglichkeit zu gewinnen, gröfsere Dividende verteilen zu können. So wurde der Preis von 30 cent. pro Kilo beibehalten, trotzdem dieses Brot auf ungefähr 21 cent. zu stehen kommt. Jeder Käufer erhält bei Verteilung der Gewinne 9 cent. pro Brot und zwar nicht in Geld, sondern in Bons, die für weitere Einkäufe, sei es in der Bäckerei selbst, sei es in anderen Abteilungen des „Vooruit“, gültig sind. Es ist interessant, wie diese Bons benutzt werden. Aus der Statistik der Brotverkäufe ist zu ersehen, dafs jede Familie durchschnittlich gegen 800 Brote jährlich konsumiert, was dem allgemeinen Durchschnitt des Brotkonsums entspricht, so dafs anzunehmen ist, dafs die Mitglieder all ihr Brot von der Genossenschaft beziehen. Anders mit den übrigen Artikeln. Eine Untersuchung hat gezeigt, dafs sogar die durch die Brotdividende gemachten Ersparnisse nicht immer Einkäufen in anderen Abteilungen dienen. Die Einen brauchen ihre Gewinne, um weitere Broteinkäufe zu machen, eine andere gröfsere Kategorie begnügt sich, lediglich die Bons in anderen Abteilungen zu verwenden, in der Genossenschaft nur soweit also einzukaufen, als sie dazu gezwungen ist, und nur ein kleiner Teil — $^1/_{14}$—$^1/_{15}$ — kauft vom „Vooruit“ alles, was er liefern kann. Es ist daher notwendig, einen Blick auf die

anderen Läden zu werfen, um zu sehen, warum sie die Mitglieder weniger anziehen.

Es kommen zuerst die sogenannten „magasins d'aunage" in Betracht, welche nächst der Brotabteilung die gröfsten Einnahmen aufweisen (letztes Semester 245 484 fr.), und die Kolonialwaren (231 606). Es ist leider unbekannt, wie viel der Verkauf an Nichtmitglieder ausmacht; für Kolonialwaren ist er entschieden kaum in Betracht zu ziehen, denn er beträgt pro Mitglied im Semester nur 30 fr., eine Summe, die lange nicht den Gesamteinkauf der Betreffenden an Kolonialwaren bezeichnen kann, wenn sie auch bedeutend höher ist, als der Betrag, der in anderen grofsen Genossenschaften auf den Kopf des Mitgliedes entfällt. Die Beziehungen der Mitglieder zur Genossenschaft sind hier relativ stark, und wenn auch noch viele Einkäufe aufserhalb stattfinden, so spielen viele Beweggründe dabei eine Rolle, die nicht immer wirtschaftlichen Charakters sind, und deren schon an anderer Stelle gedacht worden ist. Oft entspricht die Bestellung — besonders in der Konfektionsbranche — dem Geschmack nicht, und es gehört eine gewisse fanatische Anhänglichkeit dazu, um — wie ein Arbeiter sich ausdrückte — „lieber vor Hunger sterben, als ein in einer katholischen Bäckerei gebackenes Brot zu essen," eine Anhänglichkeit, die doch dem Genter mehr als einem anderen eigen ist. Jedenfalls ist es eine Erscheinung, die auch den englischen Genossenschaften bekannt ist, wie noch unlängst die „Cooperative News" schrieb (3. Dezember 1898): „wie viele von uns haben es nicht versucht, von Genossenschaften angefertigte Waren zu kaufen, ohne völlig befriedigt zu sein."

In den Produktionsateliers der Genossenschaft hat sich in letzter Zeit vieles verändert. Aufser der Bäckerei besitzt sie eine Werkstatt für das Zuschneiden der Kleider und der Wäsche, ebenfalls werden Schuhwaren hergestellt. In der Kleiderwerkstatt wird mehr nach Mafs gearbeitet, und zwar werden die Kleider hier blofs zugeschnitten und von Heimarbeitern genäht. Dasselbe gilt für die in der Genossenschaft existierende Wäscheabteilung. In der Schusterei ist ein Teil der Arbeiter — gegen 20 — in der Werkstatt selbst beschäftigt, ebensoviel sind zu Hause thätig. Früher waren die Näherinnen, wie auch die Schuster, in der Genossenschaft selbst angestellt; diese seit Ende 1898 eingetretenen Veränderungen finden in der Organisation der Arbeitsverhältnisse ihre Erklärung, auf die wir noch ausführlich zu sprechen kommen.

Folgende Zahlen veranschaulichen die Entwickelung der Genossenschaft[1]:

---

[1] Die Bilanzen von 1890 fehlen uns leider.

Jahrgänge	Verkaufserlös der Bäckerei	Verkauferlös der anderen Abteilung.	Bruttogewinn	Reingewinn
	fr.	fr.	fr.	fr.
1890	599 420	762 553	96 968	66 633
1898	1 146 261	1 052 600	147 860	37 714

Die Tabelle zeigt, dafs die Einnahmen der Bäckerei schneller wachsen als die der übrigen Abteilungen. — Es ist noch die Frage zu beantworten, woher die Gewinne kommen, da ja auf alle Waren Rückgewähr gegeben wird. Erstens werden Nichtmitgliedern keine Rabatte gewährt, und dann ergiebt oft der Unterschied zwischen dem erzielten Gewinn und der verteilten Rückgewähr eine nicht unerhebliche Summe. Die „ristourne“, welche den Brotkonsumenten zukommt, ist nämlich auf 9 cent. pro Brot fixiert, und die Kosten verändern sich. So blieben im verflossenen Semester der Genossenschaft nach Abzug der Rückgewähr vom Brotverkauf 64 095 fr. — Ebenso werden auf Kolonialwaren und Kleiderstoffe den Mitgliedern 6 % zurückgegeben, während der Rest des Gewinnes der Genossenschaft zu gute kommt. Auf einige Waren, wie Steinkohlen und Getränke, wird kein Rabatt gewährt. Der „Vooruit“, als socialistische Genossenschaft, verbraucht diese Gewinne nicht nur im persönlichen Interesse der Mitglieder selbst, sondern vielmehr auch zum Nutzen der socialistischen Partei. Die Ausgaben für politische Propaganda sind recht schwer festzustellen, denn obgleich das belgische Genossenschaftsgesetz kein Verbot enthält, Geld für politische Zwecke auszugeben, so sorgt man doch dafür, dafs die hierfür verwendeten Summen nicht zu sehr an den Tag treten, und sie werden deshalb gewöhnlich mit anderen Posten zusammen in den Bilanzen aufgeführt; doch genügt es, die beständigen Summen, welche während Streiks oder lookout's verausgabt werden, zu registrieren, um zu sehen, wie teuer die Beteiligung an der politischen Propaganda der Genossenschaft zu stehen kommt. Aber auch für die Mitglieder persönlich wird seitens des „Vooruit“ vielerlei [illegible]. Vom medico-pharmaceutischen Dienst ist an anderer [illegible] gesprochen worden. Aufserdem bekommen die kranken Mitglieder während eines Semesters 6 Brote wöchentlich ge[illegible], sie müssen allerdings einen Beitrag von 5 cent. pro [illegible] hierfür entrichten, so dafs diese Lieferung mehr der [illegible] einer Krankenkasse gleichkommt. Beim Tode des Mitgliedes erhält seine Familie ein Sterbegeld von 10 fr., [illegible] die Frauen der Mitglieder erhalten nach ihrer Niederkunft [illegible] das „nötige“ Brot, wenn sie ihre Einkäufe regel[illegible] der Genossenschaft gemacht haben. — Schliefslich [illegible] eine Pension für alte Mitglieder eingeführt, die

jeder erhält, der 20 Jahre hindurch der Genossenschaft angehört und während dieser Zeit für 150 fr. jährlich in den verschiedenen Abteilungen des „Vooruit“ eingekauft hat. Die Zahlungen beginnen mit dem 60. Lebensjahre, betragen 120 fr. jährlich und werden in Bons entrichtet, mit denen weitere Einkäufe im „Vooruit“ gemacht werden können; bei gröſseren Einkäufen wächst auch die Pension. Die Frau kann das Recht erben, und nach dem Tode des Mannes, der weniger als 20 Jahre Mitglied gewesen, kann sie bei regelmäſsigen Einkäufen dieselben Rechte erlangen. Für die zeitigen Mitglieder, die der Genossenschaft seit ihrer Gründung angehören, ist die Pension schon in Kraft getreten, obgleich 20 Jahre noch nicht verflossen sind. —

Es muſs bemerkt werden, daſs diese Einrichtungen in gleichem Maſse die Interessen der Mitglieder wie die der Genossenschaft selbst im Auge haben, denn sie bilden für die Mitglieder ein reines Geschenk, da keine besonderen Beiträge gefordert werden, und kosten der Genossenschaft sehr wenig, vielleicht gar nichts. Die Genossen erwerben nur bei regelmäſsigen Einkäufen Anspruch auf eine Pension, und das bestimmt sie, ihre Bedürfnisse im „Vooruit“ zu decken; wie wichtig das für die Genossenschaft ist, braucht kaum hervorgehoben zu werden, wenn man bedenkt, daſs einige seiner Abteilungen nicht vorwärts wollen. Weiter wird die Altersrente nicht in bar, sondern in Bons entrichtet, und nur für die in Armenhäusern wohnenden Greise kommt ein Drittel in bar zur Auszahlung, Leistungen, die bei den groſsen Umsätzen für die Genossenschaft kaum fühlbar sind. — So versucht der „Vooruit“ auf jede Weise, die Interessen der Arbeiterklasse und der Genossenschaft zu verbinden, und indem er auſser den materiellen Vorteilen noch andere gewährt, wie Bibliotheken, Lesezimmer, Vereinssäle etc., fördert er in gleicher Weise die ökonomische und geistige Hebung des Arbeiterstandes.

„Maison du Peuple“, Brüssel.

Wer jetzt das palastartige Gebäude der gröſsten belgischen Genossenschaft betritt, kann kaum glauben, daſs diese anfangs keine Möglichkeit besaſs, eine eigene Bäckerei einzurichten, sondern eine solche mieten muſste. Es war im Anfang der 80er Jahre, als die wenigen Socialisten von Brüssel das Beispiel des „Vooruit“ nachzuahmen versuchten[1]. Die Arbeiterbewegung war noch schwach, die wenigen Gewerkschaften übten keinen Einfluſs aus, und die politischen Vereine zählten nur wenig Mitglieder. So war das Ziel der Genossenschaften

[1] Geschichtlicher Überblick, entnommen von Bertrand, Les débuts de la Maison du Peuple, Coopérateurs belges, avril 1899.

einerseits zwar, eine Gruppierung der Arbeiter durch schnell realisierbare Vorteile zu erreichen, andererseits aber auch hier die Gewinne zu politischen Zwecken zu benutzen. Wöchentliche Ersparnisse von 25—50 cent. legte man in der künftigen Genossenschaft an, und nach einigen Monaten zählte man gegen 70 Mitglieder und war im Besitz von etwa 700 fr.; damit wurde angefangen. Man kaufte einige Säcke Mehl, einen Karren, einige Gerätschaften und hatte in der ersten Woche gegen 650 Brote gebacken. Gewährter Kredit gab die Möglichkeit fortzufahren, und man zog sogar in eine gröfsere Bäckerei um und zählte Ende 1885 gegen 400 Mitglieder. Auch hier war man zuerst um einen Vereinssaal besorgt, der Ende 1886 gemietet wurde, und die uns vorliegenden Bilanzen zeigen in dem ersten Semester 1887 einen Gewinn von einigen hundert Franken in der Rubrik „Café“.

Bald darauf kamen Kolonialwaren hinzu, anfangs nur Butter, die übrigen relativ später (1892). Ungefähr um dieselbe Zeit (1889—90) fing man an, Kleiderstoffe und Kohlen zu verkaufen, so dafs schon seit 1890 alle Abteilungen im Gange sind, die jetzt bestehen.

Wenn im „Vooruit“ die Bäckerei die Basis der Genossenschaft bildet, so ist sie in der „Maison du Peuple“ von noch viel gröfserer Bedeutung. Die Hauptursache davon ist, dafs man in Brüssel andere Folgerungen aus den Vorzügen des Grofsbetriebs in der Bäckerei gezogen hat. Es ist ja klar, dafs seit der Einführung der Borbeckschen Öfen der Selbstkostenpreis fallen mufste. Man hat trotzdem in Gent den üblichen Preis beibehalten, den man später zwar etwas herabsetzte (von 35 auf 30 cent.), der aber dennoch bedeutend über dem Selbstkostenpreis (20—21 cent.) blieb. In Brüssel stellte man sich auf einen anderen Standpunkt und setzte den Preis herab, um den Mitgliedern sofort die Vorteile zu zeigen. Hier ist billiges Brot das Ideal. Der Druck, den die grofse Genossenschaft ausübte, war so gewaltig, dafs auch die übrigen Bäckereien den Preis herabsetzen mufsten. Es ist also nicht richtig, wenn behauptet wird — und dies ist eine geläufige Behauptung —, dafs die „Maison du Peuple“ zum Selbstkostenpreis verkauft, im Gegensatz zu anderen Genossenschaften, die den ortsüblichen Preis beibehalten. Auch in Brüssel wird zu dem Preise verkauft, zu dem auch die anderen Bäckereien, genossenschaftliche wie private, ihr Brot liefern; ja, uns sind sogar Fälle bekannt, wo der private Brotpreis durchschnittlich niedriger ist. Doch ist die Abweichung vom Selbstkostenpreis eine relativ so geringe, dafs schon eine Verteuerung des Mehls die Beibehaltung des Preises unmöglich machen kann. Während bei hohen Preisen eine solche Verteuerung die an die Mitglieder verteilten Gewinne trifft, ohne den Brotpreis zu modifizieren, folgen hier die Brotpreise allen gröfseren Schwan-

kungen der Mehlpreise, wie man z. B. im Jahre 1897 den Preis von 22 auf 25 cent. erhöhen mufste. Diese Schwankungen kommen öfters vor, und es ist schon zu den verschiedensten Preisen verkauft worden. —

Bei der Besprechung dieses Systems mufs man folgendes beachten: Die Interessen der Kunden werden eigentlich vollständig gleich berücksichtigt bei teuerem und billigerem Verkauf. Es handelt sich blofs darum, ob man den Vorteil sofort geniefsen will oder sich geduldet. Wie uns von den Leitern versichert wurde, verdanke die „Maison du Peuple" gerade dem System der Preisherabsetzung ihre Entwickelung, denn die Mitglieder seien durch die billigeren Preise gelockt worden. Diese Ansicht hat einiges für sich; wir sehen z. B., dafs im Jahre 1893 die Brotproduktion erheblich gesunken war, weil, wie im Geschäftsbericht für das Jahr bemerkt wird, die Konkurrenten den Brotpreis niedriger gesetzt hatten, und dafs die Produktion wieder stieg, nachdem von der Generalversammlung der Preis auf 22 cent. fixiert war. Das Unbequeme bei niedrigen Preisen scheint uns die doppelte Schwankung einmal des Brotpreises selbst und dann der Dividende zu sein. Die letztere wechselte zwischen 9 cent. im Anfang und 0,5 cent. in der Zeit des Steigens der Mehlpreise. Es scheint auch, dafs die kleineren, zur Verteilung gelangenden Gewinne weniger zum Einkauf in den übrigen Abteilungen beitragen. Die Frage wird viel diskutiert, und wir müssen gestehen, trotz öfterer Unterredungen mit den leitenden Persönlichkeiten vom Vorteil des Systems nicht überzeugt zu sein.

Jetzt besitzt die Genossenschaft zwei Bäckereien, in denen Borbecköfen installiert sind. Als Beispiel für die Dank dieser Einführung gemachten Ersparnisse können wir anführen, dafs in einem Ofen der ersten Bäckerei gegenwärtig gegen 4000 Brote täglich gebacken werden, und dafs die Kosten für Heizmaterial ca. 10 fr. ausmachen, während früher 1800 Brote mit einem Aufwand von 11 fr. für die Heizung gebacken wurden; man konnte also früher für 1 fr. Heizmaterial 164 Brote backen, jetzt deren aber 400. Die Gesamtproduktion beträgt gegenwärtig gegen 200 000 Brote wöchentlich, die Einnahmen der Bäckerei bezifferten sich im letzten Halbjahr (1899, II) auf 1 255 323 fr., machen bei einem gesamten Verkaufserlös von 1 970 000 also gegen 63 % aus, und das jetzt, nachdem die Einnahmen anderer Abteilungen im neuen Gebäude sich bedeutend erhöht haben, während früher dieser Zweig relativ noch wichtiger war. Die Gröfse der Produktion ermöglicht die vorteilhaftesten Arbeitsbedingungen; es besteht Tag- und Nachtbetrieb, der mit drei Schichten zu je acht Stunden geleistet wird.

Die Kolonialwarenläden sind jetzt 15 an der Zahl; sie beziehen alles vom Centralladen und erhalten vom letzteren

für diese Einkäufe einen baren Vorschufs, so dafs Warenkredit nirgends stattfindet. Die Preise sind den der Privatläden ziemlich gleich, nur dafs eine Rückgewähr von ca. 5 % verteilt wird. Auch hier wird Brot am meisten umgesetzt und zwar an diejenigen, die aus irgend welchen Gründen vom Austräger nicht gekauft haben. In vielen Städten der Provinzen, wo genossenschaftliche Bäckereien existieren, und wo man dagegen ist, nebenher den Verkauf von Kolonialwaren aufzunehmen, weist man oft auf die beiden berühmten Genossenschaften hin, die mit ihren verschiedenen Kolonialartikeln nur relativ kleine Gewinne erzielen. Und wirklich, im Vergleich zum Brot sind die Einnahmen unbedeutend; im letzten Semester beträgt der Gewinn vom Brotverkauf 210 613 fr., derjenige der Kolonialwarenabteilung aber nur den zehnten Teil davon — 21 540 fr. Dennoch sind hier die Einnahmen und Gewinne rasch gestiegen, wenn man damit vergleicht, dafs im ersten Semester 1890 die ersteren 9 150, die letzteren 344 fr. ausmachten. Bedenkt man, dafs im verflossenen Semester für rund 197 000 fr. Butter, Mehl, Kaffee, Zucker, Seife u. dgl. verkauft wurde, also für weniger als 33 000 monatlich, so wird ersichtlich, dafs nur ein kleiner Teil der Genossen hier seine Bedürfnisse deckt, denn da die Genossenschaft gegen 17 000 Mitglieder zählt, ergiebt der Gesamtbetrag nicht ganz 2 fr. pro Kopf, ein Betrag, der natürlich weit hinter dem wirklichen Verbrauch der Mitglieder an Kolonialwaren zurückbleibt.

Der „Vooruit“ hat nie eine Fleischerei eröffnet. Weder in Belgien, noch in anderen Ländern ist das Unternehmen je gelungen. Prof. Gide hat dafür verschiedene Gründe angeführt: nicht alles gekaufte Fleisch eignet sich zum Verkauf; die Arbeiterklasse braucht fast immer dieselben Stücke, so dafs es schwer ist, verschiedene Preise zu erzielen; dazu kommt, dafs das Fleisch nicht lange konserviert werden kann. Doch haben einige Genossenschaften auch Fleischereien, und die „Maison du Peuple“ betreibt seit langer Zeit eine solche. Die Gewinne sind jedoch sehr gering, und oft endet das Semester mit Verlust; bei 100—150 000 fr. Verkaufserlös gewinnt die Genossenschaft kaum 1 %. Allmählich wird die Rückgewähr deshalb verringert, und während auf alle übrigen Einkäufe 5 % verteilt werden, bekommen die Mitglieder seit diesem Semester beim Einkauf von Fleischwaren nur noch 2 % gegen früher ebenfalls 5 %, die nicht weiter durchzuführen waren. Man legt wenig Gewicht auf diese beiden Läden, es ist uns aber nicht gelungen, eine präcise Erklärung zu erhalten, warum das Unternehmen so wenig floriert.

Es war ein wirkliches Fest für die ganze belgische Arbeiterpartei, ein Fest, dem auch viele ausländische Dele-

gierte beiwohnten, als das neue Gebäude der Genossenschaft eröffnet wurde. Im neuen „Volkshaus" wurden auch neue Läden installiert, und zwar haben hauptsächlich zwei Abteilungen davon wesentlich profitiert: die „magasins d'aunages" und das Café.

Wir sahen schon beim „Vooruit", dafs die in Bons verteilte Rückgewähr oft dazu dient, von neuem Brot einzukaufen. Um dieses zu verhüten, ist in der „Maison du Peuple" ein solcher Bon erst nach zwei Monaten für Einkäufe in der Bäckerei gültig; wenn man ihn sofort verwerten will, mufs man andere Abteilungen dafür aufsuchen. Dies ist das eine Mittel, die Mitglieder der Genossenschaft auch an die Benutzung der anderen Abteilungen zu gewöhnen, ein zweites, wichtigeres ist die möglichst gute Erfüllung aller Ansprüche. In den neuen Räumen hat man versucht, dieses zu erreichen. Schon durch die mit recht grofsem Luxus ausgestatteten Räume wird der Kunde herbeigezogen; die beiden Stockwerke mit grofsen Schaufenstern rufen den Eindruck eines modernen Warenhauses hervor. Man greift auch zur Reklame, und anstatt Kragen „Carnot" oder „Gladstone" werden ähnliche Façons unter dem Namen bekannter socialistischer Führer, wie „Volders" oder „de Paepe" ausgestellt. Die Einnahmen sind seit der Übersiedlung ins neue Gebäude ums Doppelte gestiegen; sie betrugen pro zweites Semester (Juli bis Dezember):

	Semesterieller Erlös	Durchschnitt pro Tag	Gewinn
1896 II.	70 738	384	
1897 II.	82 033	446	5 625
1898 II.	74 932	407	
1899 II.	163 537	889	12 583

Vor zehn Jahren machten Umsatz und Gewinn den zehnten Teil vom heutigen aus. — Es ist auch interessant zu erfahren, einmal wie grofs der Verkauf an Nichtmitglieder ist, und dann, welcher Teil der Mitglieder in der Genossenschaft einkauft. Das erste läfst sich leicht ermitteln: es wurden im letzten Semester 4935 fr. als 5 %ige Rückgewähr an die Mitglieder verteilt; um diese Summe zu erreichen, mufste für 98 700 fr. eingekauft werden. Der Verkaufserlös macht aber 163 537 fr. aus, folglich giebt der Rest von 64 837 fr. die an Nichtmitglieder verkauften Waren an; er beträgt gegen $^2/_5$ des ganzen Verkaufserlöses. Man sieht also, dafs viele Fremde ihre Stoffe, Wäsche und andere Toilettengegenstände von hier beziehen, und desto merkwürdiger ist es, dafs nur ein kleiner Teil der Mitglieder zu den Kunden dieser Abteilungen ge-

hören; es läfst sich zwar nicht genau feststellen. aber da die halbjährliche Einkaufssumme nicht einmal 6 fr. pro Mitglied ausmacht. ein Betrag. für den hier in Frage stehende Artikel überhaupt kaum erhältlich sein dürften. so kann man schliefsen, dafs nur wenige ihre einschlägigen Bedürfnisse bei der Genossenschaft decken.

Wir wenden uns nun zu den Ateliers dieser Abteilung, deren die Genossenschaft eins für Herrenkonfektion und eins für Wäsche besitzt. Die bestellten wie auch zum Verkauf angefertigten Sachen werden hier nur zugeschnitten und dann zum Nähen ausgegeben. Aufserdem besteht eine Werkstatt, in der die bestellten Kleider nach der Anprobe fertig gemacht werden, um dem Heimarbeiter die Mühe wiederholten Transportierens zu ersparen. wenn die Kleider nach der Anprobe abgeändert werden müssen. — Die erste Frage. welche sich von selbst stellt, ist die. warum die Genossenschaft nicht in ihren eigenen Ateliers alles anfertigen läfst. Die Leiter führen verschiedene Gründe an, hauptsächlich sind es Konkurrenzgründe. Die Arbeit im Atelier kommt viel teurer zu stehen, denn in einer socialistischen Genossenschaft mufs man gewisse Prinzipien anerkennen. die unmöglich durchzuführen sind, wenn man mit den grofsen Kaufhäusern und ihrer Heimarbeit konkurrieren mufs. Das Beispiel des „Vooruit" sei wenig anregend; auch er hat sein System aufgeben müssen, da die Arbeiter, denen Minimallohn und Maximalarbeitstag zugestanden wurde, sich sehr wenig Mühe gaben, gewissenhaft ihre Arbeit zu erledigen. Es sind also rein kommerzielle Einwände. die aber nicht ganz stichhaltig erscheinen. Da die von der „Maison du Peuple" den Heimarbeitern gezahlten Löhne unbedingt besser sind als die bei den Konkurrenten üblichen, so steht sich die Genossenschaft, solange sie nicht zum Sweating greift, immer weniger günstig. Auch bei einem Stücklohnsystem könnte in den Genossenschaftsateliers ein Minimallohnertrag zugesichert werden, aber man meint, Stücklohn sei gegen die Prinzipien der Arbeiterpartei, und dabei vergifst man, dafs die Heimarbeit diesen Prinzipien noch mehr widerspricht. Es ist offenbar ein Kompromifs, zu dem man sich gezwungen sieht: man kann die Ateliers nicht so einrichten, wie man es möchte, um socialistische Prinzipien durchzuführen, anders aber will man sie nicht, und daher zieht man es vor, die alten, in der Branche allgemein üblichen Produktionsformen beizubehalten. In einigen Artikeln steht die Genossenschaft in Verbindung mit Genossenschaften von Produzenten; so bezieht sie ihre Schuhwaren zum Teil von der Schuhmachergenossenschaft in Brüssel und ihre Stoffe von einer Quasi-Genossenschaft in Ellezelles, von der wir noch zu sprechen haben werden; die Produzenten beklagen sich aber, dafs ihnen von den Genossenschaften zu wenig abgekauft wird. —

Noch mehr vielleicht hat das Café durch das neue Lokal gewonnen. Der neue, grofse helle Saal scheint sehr anziehend auf das Publikum zu wirken, und Sonntags findet man kaum Platz, woraus sich auch erklärt, dafs die Verkaufssumme des Sonntags die Hälfte des ganzen wöchentlichen Erlöses ausmacht; die niedrigen Preise bewirken, dafs der Umsatz dieses Cafés gröfser ist, als der irgend eines anderen von Brüssel. Wie alle socialistischen Genossenschaften, besafs auch die „Maison du Peuple" gleich von Anfang an einen Vereinssaal, in dem gelegentlich, pro Semester für einige Hundert Franks, Getränke verabreicht wurden, und hieraus hat sich das Café entwickelt; zu bemerken bleibt, dafs in dieser Abteilung keine Rückgewähr eingeführt ist. Seit 1895 besitzt die Genossenschaft zwei solche „Maisons du Peuple", die eine im Vorort, die nicht viel einbringt, die andere — seit dem vorigen Jahre im neuen Gebäude; hier sind die Einnahmen ums fünffache gestiegen, und zwar macht der wöchentliche Verkaufserlös im Winter rund 2500, im Sommer 3000 fr. aus, und das letzte Semester schlofs mit einem Reingewinn von 12 500 fr.

Wenn wir noch hinzufügen, dafs auch Kohlenverkauf durch die Genossenschaft stattfindet und dafs derselbe im letzten Semester gegen 15 000 fr. Reingewinn aufwies, so haben wir alle Handelszweige der Brüsseler Genossenschaft erwähnt. In einer Beziehung ist die „Maison du Peuple" anderen gewerblichen Genossenschaften vorausgegangen, sie ist nämlich dem landwirtschaftlichen Genossenschaftswesen näher getreten. Dieses hat in den letzten Jahren in Belgien einen grofsen Aufschwung genommen[1] und zwar wird es hauptsächlich von der katholischen Partei gefördert, während die socialistische Partei auf dem Lande zwar auch nicht ohne Erfolg „Bauernfang" getrieben, aber sich noch wenig mit der genossenschaftlichen Organisation der Landwirte befafst hat. Die Gründung der genossenschaftlichen Molkerei „De gode Boter" in Herffelingen war der erste Schritt in dieser Richtung, der, wie gesagt, durch die Brüsseler Genossenschaft gethan wurde, welcher $^{3}/_{4}$ der Anteile gehören. Da das politische Interesse hier die Hauptrolle spielte, suchte man gerade mitten in Flandern die Molkerei zu gründen. In den ersten zwei Jahren ihrer Existenz hatte sie zwar nur Verluste aufzuweisen, man hofft aber, dafs die Bilanz in diesem Jahr mit einem Gewinn schliefsen werde. Bisher waren es nur die Landbauern — Mitglieder und Nichtmitglieder —, welche ihre

---

[1] Man zählte 1898 269 Molkereien, während 1893 nur 18 existierten. Die Mitgliederzahl betrug 24 819 und der Verkaufserlös 12 802 785 fr. (Vergl. Exposé statistique de la situation des associations d'interêt agricole.)

Milch in die Dampfmolkerei brachten, jetzt will die „Maison du Peuple" selbst eine Anzahl Kühe kaufen und damit thätiges Mitglied der Molkereigenossenschaft werden. Die produzierte Butter wird an die Genossenschaft nach Brüssel geliefert, und seit dem Jahre 1899 wird auch die Milch direkt aus der Molkerei bezogen. Auf diese Weise kommt das gewerbliche Genossenschaftswesen mit dem ländlichen in Berührung, — eine Verbindung, die in anderen Ländern schon bekannt ist.

Der medico-pharmaceutische Dienst ist auch in der „Maison du Peuple" eingeführt. Im Jahre 1890 wurde er von Mitgliedern der Genossenschaft gegründet, existierte aber selbständig neben derselben. Ende 1892 wurde er, an dem sich gegen 700 Mitglieder beteiligten, der Genossenschaft übertragen und seit 1897 geht er unter dem Namen der Genossenschaft. Die Genossenschaft besitzt keine eigenen Apotheken, sondern bezieht die Medikamente aus Privatapotheken, dagegen sind hier Kassenärzte angestellt. Aufser Mitgliedern der Genossenschaft selbst und deren Angehörigen können auch Mitglieder der verschiedenen Vereine, welche der „fédération bruxelloise du Parti Ouvrier" angehören, sich beteiligen.

Die Mitglieder der Genossenschaft haben nach einjähriger Mitgliedschaft Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Beratung und Medizin. Die Angehörigen müssen, um dasselbe Recht zu erwerben, einen wöchentlichen Beitrag von 5 cent. zahlen und erhalten nach drei Monaten ärztliche Verordnungen, nach sechs Monaten auch die Medikamente umsonst; aufserdem beziehen täglich ein Brot die erkrankten Mitglieder während 6 Monaten (maximum). Die Kosten der Krankenunterstützung betrugen:

Semester	Betrag der wöchentlichen Kotisation fr.	Ausgaben fr.	Wert des verteilten Brotes fr.
1897 I.	2 780	9 697	
1897 II.	3 682	13 653	6 389
1898 I.	4 644	19 206	10 192
1898 II.	4 892	19 206	6 504
1899 II.	6 645	22 748	5 538

Die Tabelle zeigt, dafs die Genossenschaft durchschnittlich pro Semester gegen 20 000 fr. für ihre kranken Mitglieder verausgabt.

Eine andere Einrichtung im Interesse der Mitglieder ist der auf dem Gegenseitigkeitsprinzip begründete Krankenversicherungsverein. Er existiert seit Mitte 1896 und steht im Zusammenhang mit dem medico-pharmaceutischen Dienst,

welch letzterer sich nur langsam entwickelte, solange die Versicherung fehlte. Der Krankenversicherungsverein gewährt unentgeltliche Verpflegung, zugleich übernahm die Genossenschaft für ihre Mitglieder die früher von diesen an den Versicherungsverein gezahlten Beiträge. Aber abgesehen davon, erhalten die Mitglieder des Vereins durch verschiedene Kotisationen (1—2 fr. monatlich) eine fixe Summe während der Krankheit (2—3,50 fr. pro Tag). Diese Hülfskasse schien einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, denn schon im nächsten Semester zählte sie 1150 Mitglieder, eine Zahl, die eine gewisse Stabilität zeigt, da jetzt auch gegen 1500 Mitglieder der Genossenschaft dem Versicherungsverband angehören.

Der Progrès von Jolimont.

Während die beiden eben beschriebenen Genossenschaften in den beiden bedeutendsten Städten des Landes ihr Arbeitsfeld haben, erhebt sich in einem kleinen Ort des sogenannten Borinage — Kohlenbecken Centralbelgiens — eine Genossenschaft, deren Bedeutung nicht geringer, und deren Entwickelung vielleicht noch interessanter ist[1].

Im Jahre 1869 hörte man in dieser Gegend zum erstenmal einen socialistischen Redner. Es wurde viel über die Lage des Arbeiterstandes gesprochen und die Notwendigkeit einer Gründung „ökonomischer Läden“ betont, worauf bald ein solcher unter dem Namen „Solidarité“ gegründet wurde. Konsumvereine für Kolonialwaren und Stoffe wurden fast in jeder Gemeinde eröffnet, wo eine socialistische Rede gehalten wurde. Es waren Bildungen, die auf Anregung der Internationale ins Leben gerufen waren und, wie schon erwähnt, bald wieder eingingen. Die Einkäufe wurden auf eigene Rechnung einiger Personen gemacht, und gegen einen Beitrag von 25 cent. pro Woche erhielt man billigere Ware. Im Jahre 1872 kaufte der Verein „Union des métiers“ mit Hülfe zweier anderer politischer Verbände ein Haus — die erste belgische „Maison du Peuple“. — Mit dem Untergang der Internationale und derjenigen Vereine, für die das Haus gekauft worden war, entstand der Gedanke, hier eine Bäckereigenossenschaft zu gründen. Viele Jahre vergingen, ohne dafs der Gedanke verwirklicht wurde. Anfang der 80er finden wir die eifrigsten Debatten über die Genossenschaftsfrage. Man hält das Zustandekommen einer Genossenschaft für fraglich, da man fürchtet, dafs die durch Kreditinanspruchnahme von Privatlieferanten abhängigen Arbeiter den Beitritt nicht wagen würden. In einer langen Rede entwickelt einer der

[1] Geschichtlicher Überblick, vergl. Histoire du socialisme et de la coopération dans le centre, ed. Rousseau, 1894.

Befürworter den grofsen Nutzen der neuen Bäckereitechnik und führt namentlich dabei das Beispiel des „Vooruit“ an. Man liefs sich bereden, die Hülfskasse „Solidarité“ bewilligte eine Summe von 3000 fr., mit der 1886 im erweiterten Gebäude die Bäckerei eingerichtet wurde.

Dieser Anfang ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert. Erstens ist sofort mit der modernen Produktionsweise angefangen worden, ein Verfahren, dessen Bedeutung erst klar wird, wenn man bedenkt, dafs bis dahin die Einwohner fast ausnahmslos ihr Brot zu Hause gebacken hatten; es war also ein Sprung von der einfachsten Hausproduktion zum maschinellen Grofsbetrieb. Sogar jetzt, wo die Borbecköfen in Belgien gäng und gäbe sind, scheitert an vielen Orten, wo das Brot zu Hause gebacken wird, der Versuch mechanischer Produktion an der Gewohnheit der Konsumenten. So hat z. B. die recht bedeutende Genossenschaft in Lüttich — la Populaire — die neuen Öfen nicht einführen können. Für die Entwickelung des Bäckereigewerbes ist der kühne Schritt des „Progrès“ nicht zu unterschätzen; es genügt, zu bemerken, dafs in den neuen Häusern keine Backöfen mehr eingerichtet werden, und die Hauswirtschaft immer mehr zurücktritt. — Die Möglichkeit, sofort im grofsen anfangen zu können, erklärt sich durch die andere Eigentümlichkeit der Gründung. Es sind hauptsächlich die Hülfskassen, die ihre Kapitalien in der Genossenschaft angelegt haben, und da die Mitglieder dieser Organisationen gleichzeitig Mitglieder der Genossenschaft wurden, so hatte diese von Anfang an eine Kundschaft von einigen Tausend Personen.

An die Bäckerei schlossen sich bald andere Abteilungen an; zunächst kamen zwei Apotheken hinzu, von denen schon gesprochen ist, später eine Fleischerei, die wie überall wenig einbringt, und schliefslich 1897 eine Bierbrauerei, die sich sehr rasch entwickelt hat. Dagegen besitzt die Genossenschaft weder eine Kolonialwaren-, noch Kleiderkonfektions-Abteilung, und es scheint, dafs die Leiter auf diese Artikel wenig Gewicht legen. — Das Brot à 2 kg wird zu 45 cent. verkauft, von denen 3 cent. an den Konsumenten zurückgelangen, ebenso wird das Bier à 10 fr. pro Hektoliter verkauft, von denen 1 fr. dem Konsumenten später rückgewährt wird. Die Brotproduktion bildet auch hier die Basis. Sie entwickelte sich, wie folgt:

1888 = 768 864, 1892 = 2 001 350, 1898 = 2 728 208 Brote.

Da die Brote je 2 Kilo schwer sind, so ist die Brotproduktion beinahe so grofs wie die des Vooruit. Gleicherweise liefert die Bäckerei den bedeutendsten Beitrag zu den Einnahmen: so im Jahre 1898 1 180 527 fr., zu einer Totaleinnahme von 1 614 461 fr., also gegen 73 %.

Die Entwickelung der Genossenschaft ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Jahrgänge	Mitglieder	Einnahmen fr.	Gewinne fr.
1888	2 848	648 070	22 857
1894	8 177	1 000 038	—
1898	12 394	1 614 461	141 643

Die Brauerei hat sich sehr rasch entwickelt.

Semester	Produktion hl	Einnahmen fr.	Gewinne fr.
1898 I.	5607	57 400	12 464
1898 II.	8623	87 083	21 060
1899 I.	22 051	102 670	28 408
1899 II.		120 703	31 892

Wenn in der Summe der Einnahmen die jüngere Branche weniger bedeutend ist, so scheint sie dagegen relativ vorteilhafter zu arbeiten: der Gewinn der Bäckerei beträgt nur 12 % des Erlöses, der des Bieres gegen 26 % (im letzten Semester).

Auch hier hat die Genossenschaft unentgeltliche Brotverteilung an kranke Mitglieder eingeführt; im letzten Semester wurde beispielsweise für 24 522 fr. Freibrot geliefert. Einige Tausend Franks werden jährlich für Parteizwecke verbraucht.

Die Kundschaft ist im ganzen Kohlenrevier zerstreut, und so kommen die Vorteile des „Progrès“ einem grofsen Bevölkerungskreis zu gute.

Nach dem Muster der hier ausführlicher geschilderten Genossenschaften sind die übrigen organisiert. Auch der jetzt so starke „Werker“ von Antwerpen (juristisch nicht Genossenschaft, sondern — société en nom collectif) hat mit kleinen Ersparnissen der Arbeiter angefangen, ebenso die „Populaire“ von Lüttich. Beide sind in erster Linie Bäckereien, welche verschiedene Verkaufsläden besitzen und Wohlfahrtseinrichtungen unterhalten; auch hier wird zu ortsüblichem Tagespreis verkauft und die Rückgewähr in Bons verteilt. — Einige Organisationen weichen jedoch von den älteren Mustern ab. So ist die Genossenschaft von Wanfercée-Baulet (Verkauf von Nahrungsmitteln), nachdem sie seit 1886 demselben System gefolgt war, seit einigen Jahren zu einem anderen über-

gegangen: die Mitglieder wollen billige Ware haben, und es wird ihnen deshalb zum Selbstkostenpreis verkauft; auch müssen hier die Mitglieder aufser der Eintrittssumme von 12 fr. monatliche Beiträge von 50 cent. leisten, was anderweit nicht üblich ist. Gleicherweise ist diese Genossenschaft die einzige uns bekannte, welche nur an Mitglieder verkauft. Eine andere Genossenschaft, die Bäckerei von Boussu-lez-Walcourt, verteilt die Dividende überhaupt nicht, sondern sammelt diese für einen Versicherungsfonds an, der 60jährigen Mitgliedern, welche 30 Jahre der Genossenschaft angehört haben, zu gute kommen soll.

Ganz besonders aber müssen diejenigen eigenartigen Organisationen Erwähnung finden, welche unter dem Namen „groupes économiques" bekannt sind. Es sind nichteingetragene Genossenschaften ohne offenen Laden, die den Zweck verfolgen, gemeinschaftliche Einkäufe für einen bestimmten Bekanntenkreis zu machen. In einer Privatwohnung ist eine Warenniederlage eingerichtet, die einige Mal wöchentlich auf einige Stunden geöffnet wird, und wobei alle Mitglieder der Reihe nach die Pflichten des Ladenhalters erfüllen. Das Eintrittsgeld beträgt 3—5 fr., aufserdem wird noch eine kleine Kaution hinterlegt (gewöhnlich 25 fr.), gegen welche den Mitgliedern Kredit gewährt wird, und die teilweise der Genossenschaft auch als Betriebskapital dient. Diese „groupes" existieren fast nur in der Lütticher Gegend, und zwar soll es ihrer gegen 150 geben mit etwa 4500 Mitgliedern[1]. Vor 15 Jahren waren diese Vereine noch ganz unbekannt, seit 1895 entwickeln sie sich jedoch sehr rasch. Sie gehören keiner bestimmten Partei an, sind aber zumeist socialistisch, obgleich die socialistischen Genossenschaften sie stark bekämpfen. Seit einigen Jahren besteht eine Art von Verband zwischen den einzelnen Vereinen, deren Vertreter sich von Zeit zu Zeit versammeln, um gemeinsame Angelegenheiten zu besprechen. Die Vorzüge ihrer Organisation erblicken diese Vereine darin, dafs sie viel gröfsere Dividende verteilen können, weil sie gar keine Ausgaben haben; weder Wohnung, noch Personal kostet ihnen etwas, und da sie nur an ihre Mitglieder verkaufen, glaubten sie steuerfrei zu sein. Die letztere Hoffnung ging nicht in Erfüllung, denn nachdem die Behörden von ihnen erfahren hatten, sind sie seit dem vorigen Jahre zur Steuerzahlung herangezogen worden.

Diese „groupes" sind nichts anderes als eine primitive Genossenschaftsform, wie sie auch in Belgien schon zu Anfang der Genossenschaftsbewegung bekannt war. Bei weiterer Ent-

[1] Nach Aussagen des Vorsitzenden des Verbandes; eine Statistik existiert naturgemäfs nicht.

wickelung werden sie sich wahrscheinlich als Genossenschaften eintragen lassen.

C. Die katholischen Genossenschaften.

1891 wurde in Belgien die katholisch-sociale Reformpartei „Ligue démocratique belge“ gegründet. Laut Art. 1 ihrer Statuten strebt sie danach: a) die moralische und materielle Lage des Arbeiterstandes zu heben, b) den Frieden zwischen Kapital und Arbeit herzustellen. Hülfskassen, Gewerkvereine, Genossenschaften sind die Mittel, dieses Ziel zu erreichen. In Belgien nun, wo die katholische Partei am Ruder ist, und die Socialisten eine rasch wachsende Minorität bilden, entspinnt sich ein Kampf zwischen beiden Parteien nicht nur im Parlament, sondern auch im praktischen Leben. Die katholischen Vereine stellen sich den Kampf mit dem Socialismus zur direkten Aufgabe und suchen mit denselben Mitteln auf die Arbeiterklasse einzuwirken, durch die es den Socialisten gelungen ist, in kurzer Zeit so viele Anhänger zu werben.

Schon in der päpstlichen Encyklika „rerum novarum“ wird die Nützlichkeit einer Arbeiterorganisation betont, und als seitens verschiedener katholisch-social gesinnter Männer Einwände erhoben und auf die Gefährlichkeit solcher Organisationen hingewiesen wurde, lautete die päpstliche Antwort, man dürfe die Arbeiter nicht in die Arme der Socialisten treiben. Wie dieses Motiv in der katholischen Gewerkvereinsorganisation eine grofse Rolle spielt, so ist es für die genossenschaftlichen Bestrebungen der Partei ein nicht minder bestimmender Faktor. Viele der hier darzustellenden Genossenschaften nennen sich „antisocialistisch“ und suchen gerade diejenigen Orte auf, wo eine socialistische Genossenschaft schon besteht. Zwischen beiden Instituten entspinnt sich dann die Konkurrenz, und manchmal mufs die eine scheiden und ihrer Gegnerin das Feld räumen. Es ist hier zu bemerken, dafs die katholischen Genossenschaften im allgemeinen mit gröfseren Schwierigkeiten zu kämpfen haben als die socialistischen. Schon der Gründung treten oft Hindernisse entgegen, die den socialistischen unbekannt sind. So mufs z. B. die katholische Partei die Interessen des Kleinhandels in Betracht ziehen, denn die kleine Bourgeoisie gehört ihr fast ausnahmslos an und sucht bei ihr ihre Rettung; die Erhaltung des Mittelstandes gehört zum Programm, und schon deshalb ist die Gründung von Genossenschaften mit ihrer vernichtenden Konkurrenz erschwert. Dazu kommt, dafs die socialistischen Genossenschaften früher ins Leben gerufen sind und schon hierdurch an vielen Orten eine gewisse Priorität besitzen. Endlich ist in der Arbeiterklasse die socialistische Gesinnung doch stark,

ja in überwiegendem Maſse verbreitet, und den neuen katholischen Genossenschaften fällt es deshalb schwer, Mitglieder zu finden. Sehr oft werden Privatkapitalien zu Hülfe gerufen, ja, um Arbeiter einer Gegend von Einkäufen in socialistischen Läden abzuhalten, kommt es vor, daſs Personen, welche auſserhalb der Arbeiterklasse stehen, einen Laden eröffnen, der den Konsumenten dieselben Vorteile gewähren soll[1].

So sind im groſsen und ganzen gegenwärtig die katholischen Konsumvereine weniger zahlreich und bedeutend als die socialistischen. Der „Ligue démocratique“ gehören 31 an, aber auſser diesen giebt es andere, die officiell ihren politischen Charakter nicht hervortreten lassen und deshalb nicht registriert werden können. Folgende Tabelle zeigt, wie an denselben Orten Genossenschaften beider Parteien nebeneinander bestehen und dieselben Handelsoperationen treiben.

(Hierzu die Tabelle S. 55.)

Wir sehen, daſs in den meisten Fällen die katholischen Genossenschaften später kommen und weniger bedeutend sind. Eine Ausnahme bildet „Les ouvriers réunis“, die bedeutendste katholische Genossenschaft, bei der wir einen Augenblick verweilen müssen.

Les ouvriers réunis, Charleroi.

Das Beispiel der socialistischen Genossenschaften führte auch die katholischen Arbeiter des Kohlenbeckens von Charleroi auf den Gedanken, ein ähnliches Institut zu gründen, und zu Beginn der neunziger Jahre wurde diese Idee in Charleroi durch die Gründung der „ouvriers réunis“ verwirklicht. Der Anfang wurde mit einer Bäckerei gemacht, zu der später eine Bierbrauerei hinzukam; seit 1897 ist die Genossenschaft im Besitz einer Mälzerei. Die Anteile von 25 fr., von denen jedes Mitglied eine unbegrenzte Anzahl besitzen kann, werden mit 4 % verzinst, die Gewinne nach dem Konsum verteilt. Brot wird auch an Nichtmitglieder verkauft, welche aber kaum 5 % ausmachen; Bier dagegen nur an Mitglieder. — Die Rückgewähr beträgt 2 cent. pro Brot und 40—50 cent. pro Hektoliter Bier und wird in bar ausgezahlt. — Die Genossenschaft, welche 1892 1232 Mitglieder zählte, hat jetzt deren 7414. Die Brotproduktion betrug im letzten Jahre gegen 3 1/3 Millionen Kilogramm, und es wurden im selben Jahre 19 000 Hektoliter Bier gebraut. Die Gewinne betrugen 1895

[1] So wurden wir in einem Dorfe, wo wir eine Genossenschaft aufsuchten, gefragt, ob es die Arbeitergenossenschaft oder die „des Barons“ sei, die wir suchen.

Ort		Name	Gründungsjahr	Artikel	Mitgliederzahl	Verkaufserlös (letztes Jahr) fr.	Gewinn fr.
Gent	Soc.	Vooruit	1880	Bäckerei, Kolonialwaren,	7 000	2 500 000	148 000
	Kath.	Het Volk	1896	Kohlen, Kleiderstoffe etc.	1 400	—	35 000
Jolimont	Soc.	Progrès	1886	Bäckerei	12 000	1 180 527	113 820
Morlanwelz	Kath.	Le bon grain[1]	1893		5 600	gegen 1 000 000	74 197
Jolimont	Soc.	Progrès	1897	Bierbrauerei	—	223 373	60 000
Houdeng-Goegnies	Kath.	Union des Ouvriers	1896		1 725	gegen 120 000	15 000
Lüttich	Soc.	La Populaire	1887	Bäckerei etc.	5 000	1 200 000	75 000
	Kath.	S. c. St. Joseph	1890		1 136	186 000	13 550
Charleroi-Roux	Soc.	Concorde	1895	Bäckerei	3 400	586 000	5 950
	Soc.	Le travail	1895	Bierbrauerei	—	84 360	3 528
Charleroi	Kath.	Les ouvriers réunis	1891	Bäckerei und	7 414	—	37 220
				Bierbrauerei	—	—	33 840

[1] In Form einer Aktiengesellschaft konstituiert.

27000 fr., 1899 48000 fr. Auch in dieser Genossenschaft bestehen Wohlfahrtseinrichtungen für die Mitglieder. Seit 1896 besteht eine Hülfskasse, die kranken Mitgliedern, die ein halbes Jahr der Genossenschaft angehören, zwei Monate hindurch gratis täglich ein Brot liefert; 1898 wurden für 7368 fr. Freibrot verteilt. Aufserdem gewährt die Genossenschaft im Todesfalle eines Mitgliedes der Familie eine Geldsumme, auf die die Angehörigen ohne bestimmte Beitragsleistungen einen Anspruch haben; Vorbedingung ist allein, dafs der Verstorbene drei Jahre hindurch regelmäfsiger Brotabnehmer war. Das Sterbegeld bemifst sich nach dem vom Verstorbenen erzielten Gewinne, kann aber nicht unter 30 und nicht über 300 fr. ausmachen. Es wurden im letzten Jahre 532 fr. dafür verausgabt. — Auch indirekt werden den Mitgliedern Unterstützungen gewährt, indem sie mit anderen Wohlfahrtsvereinigungen in Verbindung gebracht werden, z. B. ist ihnen der Eintritt in einen Bauverein und eine Altersversicherungskasse erleichtert. Man sieht, dafs die Organisationsprinzipien dieselben sind wie in den socialistischen Genossenschaften. —

Die übrigen katholischen Organisationen besitzen zum Teil Bäckereien mit Verkaufsläden, zum Teil nur Verkaufsläden und sind nach Gegenden ganz ebenso verteilt wie die socialistischen. So existiert in Brüssel eine recht bedeutende Bäckerei ohne ausgesprochenen politischen Charakter — „l'économie sociale". Die Gründer, wie die Mitglieder gehören aber der klerikalen Partei an. Die Anteile à 10 fr. werden sofort oder allmählich durch zurückgehaltene Dividenden vollbezahlt. Man unterscheidet 1. parts de fondation, Anteile, die den Gründern gehören, welche nicht Konsumenten waren oder sind. Diese Anteile werden allmählich getilgt und dadurch in 2. parts de jouissance verwandelt, d. h. solche Anteile, die blofs zu nichtmateriellen Rechten, der Teilnahme an Versammlungen z. B., berechtigen. 3. Die dritte Art besteht aus den parts des coopérateurs, d. h. den gewöhnlichen Anteilen der Konsumenten. Daraus ist zu ersehen, dafs diese Genossenschaft eine Übergangsform bildet von derjenigen, wo die Gewinne nach dem angelegten Kapital verteilt werden, in diejenige, wo der Konsum als Verteilungsmafsstab dient.

Die Bäckerei ist mit den neuesten Einrichtungen versehen, und die Produktion beträgt gegen 4000 kg täglich. Das Schicksal der Reingewinne ist unbekannt. — Auch die grofse Brauerei von Houdeng-Goegnies verteilt die Dividende nach dem Konsum und nach der Kapitalanlage und ist darin der früheren Organisation der socialistischen Brauerei von Charleroi ähnlich. Im Borinage finden wir katholische Bäckereien in Orten, wo es socialistische schon giebt, z. B. in Jemappes. In der Lütticher Gegend, wo, wie wir schon

gesehen haben, namentlich die Kaufläden sich eingebürgert haben, existieren ebenfalls solche beider Richtungen, so in Seraing und Flémalle Grande.

Charakteristisch für die Gründung von Quasi-Genossenschaften, an denen die Arbeiter gar nicht beteiligt sind, und wo also die Selbsthülfe keine Rolle spielt, ist die Bäckerei „Le Bon Grain“, welche der socialistischen Genossenschaft „Le Progrès“ Konkurrenz machen sollte. Juristisch hat sie die Form der Aktiengesellschaft (société anonyme) angenommen, sie dient aber nicht Erwerbs-, sondern gemeinnützigen Zwecken, giebt 85 % der Gewinne in eine Altersversicherungskasse und erstattet den Konsumenten die übliche Rückgewähr pro Brot. Der Arbeiter, der hier dieselben Vorteile wie in der Genossenschaft geniefst, tritt gerne bei, und das politische Ziel, ihn dem Socialismus zu entreifsen, wird bis zu einem gewissen Grade erreicht. Dafs solche Gesellschaften den Arbeitergenossenschaften das Bestehen wirklich erschweren können, erklärt sich schon daraus, dafs die Kapitalkraft hier eine viel bedeutendere ist, wie sie z. B. bei der Gründung der ebengenannten Bäckerei 100000 fr. betrug. —

Fassen wir das über die Genossenschaften der Konsumenten Gesagte zusammen, so ergiebt sich folgendes. Das politische Moment, welches sie in den meisten Fällen charakterisiert, hat verschiedene Wirkungen gehabt, es ist ihre starke, wie ihre schwache Seite. Die starke Seite besteht darin, dafs die politisch organisierten Genossenschaften ein viel einheitlicheres, kompakteres Ganze bilden. Alle Mitglieder gehören gleichsam einer höheren Einheit an; sie begnügen sich nicht damit, ihre Einkäufe in den genossenschaftlichen Läden zu machen, sie werden durch ein stärkeres Band verbunden. Die Genossenschaft soll ihnen das geben, was ihnen anderswo versagt wird: Hülfe in Krankheitsfällen, Pension in alten Tagen, ein Versammlungslokal, wo man sich nach der Arbeit ausruhen und mit Gesinnungsgenossen zusammenkommen kann u. s. w. Handelt es sich um eine Wahltaktik oder um einen Streik — immer ist die Genossenschaft die Seele des Unternehmens: in den Vereinssälen wird diskutiert, und die Hülfssummen fliefsen aus der Genossenschaftskasse. Aber auch eine schwache Seite hat der politische Charakter: das wirtschaftliche Ziel der Genossenschaft wird oft hinter das politische auf den zweiten Platz gewiesen. So wird der Gründungsort für eine neue Genossenschaft nicht immer den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend gewählt, sondern man sucht Gegenden auf, wo die Parteiorganisation noch nicht stark genug vertreten ist. Es entstehen hierdurch Genossenschaften verschiedener, gegnerischer Parteien nebeneinander; kaum hat sich ein socialistischer Konsumverein irgendwo gegründet, so folgt ihm in Bälde ein katholischer, und auf diese Weise giebt

es in einer Stadt mehrere solcher Institute, in einer anderen dagegen kein einziges; oft wird der Konkurrenzkampf so heftig geführt, dafs die eine Partei ihr Unternehmen aufgeben mufs.

Wenden wir uns zu den den Mitgliedern gewährten Vorteilen, so sind sie mit den Worten „billigere und bessere Ware“ fast erschöpft. Die Bäckereien führen ihren Mitgliedern gröfsere Dividenden zu, wo sie noch andere Abteilungen haben, beschränken sie sich auf 5—6%ige Rückgewähr, was so wenig anlockend wirkt, dafs — wie wir gesehen haben — der gröfste Teil der Mitglieder in der Genossenschaft gar nicht einkauft. Diejenigen Verkaufsläden, welche gröfsere Beträge zurückerstatten, sind gewöhnlich die weniger bedeutenden, so z. B. die „groupes économiques“ der Lütticher Gegend, welche 15—17% verteilen. Das ist hauptsächlich der Grund, warum die Konsumvereine dort, wo sie nicht im Dienste der Politik standen, seitens der radikalen Kreise sich nie einer besonderen Sympathie erfreut haben. Die Franzosen blicken mit einer gewissen Verachtung auf die „boutiques d'épiciers“ herab, welche nichts anderes im Sinne haben, als ihren Mitgliedern einige Pfennige zu ersparen, womit man jedoch ihr Wesen und ihre sociale Bedeutung verkennt.

Das Hauptcharakteristikum der Konsumentengenossenschaft liegt darin, dafs sie den Interessen eines bestimmten Kreises dient, und selbst daran interessiert ist, diesen Kreis möglichst zu vergröfsern. Jedes neue Mitglied stärkt die Genossenschaft, und da ihr Ziel gröfstmöglicher Absatz ist, so dient jeder neue Konsument diesem Ziel. So werden die Kreise der Beteiligten immer erweitert, die Interessen des Einzelnen und der Gesamtheit sind solidarisch. In dieser Hinsicht befindet sich die Konsumentengenossenschaft in direktem Gegensatz zu der Genossenschaft von Produzenten, welche, wie wir sehen werden, bei gröfserer Entwickelung an einer Abschliefsung gegen neue Mitglieder interessiert ist. Dieser Unterschied der „föderalistischen“ und der „individualistischen“ Genossenschaft, wie beide Arten genannt werden, ergiebt einen weiteren. Die allmähliche Entwickelung vom kleinen zum grofsen erfolgt, ohne dafs irgend welche Opfer gebracht werden müssen; im Gegenteil, an neuen Beitritten zur Genossenschaft ist jedes Mitglied interessiert, und deshalb entwickelt sich der Kleinhandel zum Grofshandel, der Kleinbetrieb zum Grofsbetrieb ganz von selbst, ohne dafs irgend ein Genosse geschädigt wird. Die Genossenschaft wird zu einem Mittel der grofsindustriellen Entwickelung mit allen den Vorzügen, die der letzteren eigen sind. — Sehen wir die belgischen Bäckereien an, aus kleinen Bäckerstuben sind Brotfabriken geworden, billigeres Brot, schnellere Produktion, hygieinischere Einrichtungen, bessere Arbeitsverhältnisse waren

die Folgen. Und überall, wo die Entwickelung so vorgeht, müssen dieselben Resultate eintreffen. Nicht alle Gewerbe lassen sich genossenschaftlich organisieren, diejenigen aber, deren Produkte dem unmittelbaren Konsum dienen und deshalb von Organisationen, welche den Interessen der Konsumenten dienen, betrieben werden können, müssen unter diesem Gesichtspunkt betrachtet werden. Es handelt sich nicht um Umgestaltung der modernen wirtschaftlichen Verhältnisse durch genossenschaftliche Organisation, sondern lediglich um Modifizierung einiger Betriebszweige. Wie der Staat einerseits immer gröfsere Betriebe in seine Hände nimmt, so thut es andererseits die Genossenschaft der Konsumenten. Das Prinzip bleibt dabei dasselbe. Der Staat sucht das zu verstaatlichen, was sich nach seinen Anschauungen für den Staatsbetrieb eignet, und dessen staatliche Verwaltung im Gesamtinteresse der Bevölkerung liegt, die Konsumenten organisieren das, was ihren speciellen Bedürfnissen entspricht. Oft können die beiden Formen (staatliche und genossenschaftliche) sich ergänzen, so z. B. bei der Organisation des Verkehrs, welcher rein genossenschaftlich nicht organisiert werden kann. Das Ziel aber, den Bedarf durch die Bedürftigen zu decken und diese nicht von aufserhalb stehenden Unternehmungen abhängig zu machen, ist in beiden Fällen dasselbe. Solange die Konsumvereine sich auf Verkaufsläden beschränken, schaffen sie nur direkte Beziehungen zwischen Grofshändler und Konsumenten, wenn sie sich auf die Produktion verlegen, stellen sie den Produzenten in direkte Berührung mit dem Konsumenten. Erreicht ist in dieser Hinsicht in England mehr als anderswo, doch fabrizieren auch dort die beiden „Wholesale Societies“ nur 18 % von dem, was sie verkaufen. Immerhin ist das der Weg, den die genossenschaftliche Entwickelung geht, und dem die Zukunft gehört[1]; die doppelte Aufgabe der Konsumenten-Genossenschaften, die Organisation des Absatzes und die Hinüberleitung der Produktion zum Grofsbetrieb, tritt dabei klar zu Tage.

D. Die Arbeitsverhältnisse der Angestellten in Konsumentengenossenschaften.

Die Konsumvereine sind immer in einem Punkte angegriffen worden; es wird behauptet, sie ändern nichts an der Lage ihrer Angestellten, der Unternehmergeist entwickele sich

---

[1] Die Frage, ob Konsumvereine sich auf Produktion verlegen sollen, ist auf die Tagesordnung des bevorstehenden Kongresses in Paris gestellt. Wir glauben, dafs hier nur eine bejahende Antwort möglich ist.

so stark, dafs die Lage des angestellten Personals keine günstige sein könne. Schon auf dem Kongrefs der britischen Genossenschaften von 1893 hat Maxwell darauf hingewiesen, dafs der gröfste Teil der Genossenschaften die Lage ihrer Angestellten vollständig ignoriert, ihnen keine Sonnabendnachmittagsruhe gönnt und an Werktagen sie zu lange beschäftigt. Auch dafs die englische „Wholesale Society", im Gegensatz zu der schottischen, ihre Arbeiter am Gewinn nicht beteiligen will, hat zu vielen Anfechtungen Veranlassung gegeben. — Der Konsumverein, als Organisation, die im Interesse des Konsumenten besteht, ändert ja an den Beziehungen zwischen Arbeit und Kapital prinzipiell nichts, denn gleich allen Privatunternehmungen sind die Konsumvereine an der Verbilligung der Produktionskosten interessiert. Wenn wir dennoch die Frage der Arbeitsverhältnisse hier streifen wollen, so geschieht das aus zwei Gründen: erstens haben in letzter Zeit die Arbeitsverhältnisse die Aufmerksamkeit der Konsumenten überhaupt auf sich gelenkt, man denke an die amerikanische Liga der Konsumenten, welche einen starken Druck auf die Unternehmer ausübt, den sweating zu beseitigen sucht etc., und es ist daher nicht ohne Interesse, zu sehen, wie die Konsumenten in ihren eigenen Unternehmungen handeln. Zweitens gehören die belgischen Konsumvereine Parteien an, welche für das Wohl des Arbeiterstandes eintreten; es ist deshalb zu untersuchen, inwieweit ihre Prinzipien in ihren eigenen Unternehmungen verwirklicht werden. —

Die belgischen Konsumvereine haben den Arbeitsverhältnissen ihrer Angestellten besondere Aufmerksamkeit geschenkt, namentlich sind es die socialistischen Genossenschaften, welche stolz darauf sind, dem englischen Muster nicht gefolgt zu sein. Eins mufs aber von vornherein bemerkt werden, die grofse Konkurrenz, die ihnen gemacht wurde und gemacht wird, erschwert die Verwirklichung der gefafsten Pläne, und oft sind deshalb trotz der besten Vorsätze die Arbeitsverhältnisse nicht auf der gewünschten Höhe. — Die Bäckereien müssen zuerst in Betracht gezogen werden. Die Gröfse der Produktion hat es ermöglicht, Tag und Nacht zu arbeiten und Schichten zu je 8 Stunden einzuführen. Die Bedeutung dieser Reform, die bei ihrer Inaugurierung ebensoviel Gegner unter den Genossenschaften wie unter den Arbeitern selbst hatte, ist nicht zu unterschätzen, wenn man an die Lage der Arbeiter im Bäckergewerbe überhaupt denkt; der 12—14stündige Arbeitstag ist auch in Belgien keine Seltenheit, die Gewerkschaftsorganisation ist schwach und hat keinen Einflufs. Die Löhne der Bäcker betragen in den grofsen Genossenschaftsbäckereien 5 fr. pro Tag, während sie in den Privatbäckereien oft nur die Hälfte davon ausmachen. Die „Maison du Peuple" in Brüssel beschäftigt 60 Bäcker, der „Vooruit" 38, der „Progrès"

von Jolimont 40, und alle diese Genossenschaften haben den achtstündigen Arbeitstag eingeführt, wenn die Lohnsätze untereinander auch etwas abweichen; in Brüssel werden 5 fr. pro Tag gezahlt, in Jolimont 2 fr. 60 cent. pro 100 Brote, mit einem Minimallohn von 4 fr. 56 cent. pro Tag, was gewöhnlich 5 fr. 25 cent. pro Tag ausmacht, und in Gent 4 fr. Auch in der „Populaire“ von Lüttich sind die achtstündigen Schichten eingeführt bei einem Lohnsatz von 55 cent. pro Stunde, also 4 fr. 40 cent. täglich. Der „Werker“ von Antwerpen hat trotz der grofsen Produktion keinen achtstündigen Arbeitstag, dagegen existiert ein solcher in kleineren Genossenschaften, wie in der „Concorde“ von Roux und im „Prolétaire“ von Louvain. Im grofsen und ganzen ist natürlich ein gewisser Umfang der Produktion eine notwendige Voraussetzung günstiger Arbeitsverhältnisse auch in den genossenschaftlichen Bäckereien; dort, wo nur in der Nacht gearbeitet wird, und blofs eine Schicht besteht, da ist der achtstündige Arbeitstag fast unmöglich, herrscht in der Regel die zehnstündige Arbeitszeit vor. Dieselbe Arbeitsdauer finden wir auch in den meisten katholischen Genossensschaften; in den Beamtenkonsumvereinen läfst sich keine bestimmte Arbeitszeit feststellen, jedenfalls ist sie eine günstigere als in den Privatunternehmungen.

Neben den Bäckern sind noch Austräger in den Bäckereien beschäftigt. Ihr Lohn ist gewöhnlich dem der Bäcker gleich, die Arbeitszeit aber länger. Oft werden sie nach der verkauften Quantität bezahlt: so bekommen die Austräger beider Genossenschaften von Charleroi, der socialistischen und der katholischen, neben einem fixen Lohn noch 1 cent. für jedes über eine bestimmte Summe verkaufte Brot; (und zwar fängt in der socialistischen der Zuschlag bei 200 Broten an, neben einem fixen Lohn von 4 fr. 30 cent., in der katholischen bei 1800, neben einem solchen von 4 fr.). Diese Löhne können nur mit den hohen Löhnen der skilled labourers Belgiens verglichen werden, und dabei ist zu berücksichtigen, dafs die Austräger nicht zu den gelernten Arbeitern gehören: ebenso wie die Bäcker in den socialistischen Genossenschaften sind diese oft Arbeiter aus anderen Berufen, welche ihrer politischen Überzeugungen wegen frühere Stellen verloren haben. Eine Forderung, die an die Arbeiter der socialistischen Genossenschaften gestellt wird, ist die Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation und die Mitgliedschaft beim betreffenden Konsumverein; dadurch werden die Beziehungen zwischen Genossenschaft und Gewerkschaft gefördert, und der Arbeiter sorgt für seine Interessen als Produzent und als Konsument. —

Wenden wir uns von den Bäckereien, wo die Arbeitsverhältnisse in den Genossenschaften mit denen der individualistischen Unternehmungen gar nicht verglichen werden können, zu den

[illegible] welcher [illegible] Muster [illegible] Arbeitsverhältnisse [illegible] Schneider [illegible] festgesetzten Mindest- [illegible] Verwirklichung [illegible] und zwar [illegible] teils [illegible] zu wenig Mitte[illegible] Mindest- [illegible] Werkstatt beschäftigten [illegible] der Arbeit [illegible] Maison du Peuple [illegible] Werkstätten für die [illegible] Der Grund [illegible] Genossenschaften in Be[illegible] und der Absatz [illegible] können, wenn sie [illegible] Anderer- [illegible] einem näheren [illegible] Arbeiter — [illegible] zu den Privat- [illegible] den Genossen- [illegible] den Schneidern [illegible] den Näherinnen sogar [illegible] 42 cent. gegen [illegible] der „Populaire“ [illegible] 4 fr. 50 cent. [illegible] während bei [illegible] 75 cent. [illegible] — Die [illegible] du Peuple- [illegible] mit [illegible] fr. pro Woche

Die Vorgänge im Vooruit haben die verschiedensten Anfechtungen in der Presse Belgiens hervorgerufen. Die einen suchten nachzuweisen, die sozialistische Genossenschaft beruhe auf einem Ausbeutungssystem, die anderen verkündeten ein Fiasko der von der Genossenschaft vertretenen Prinzipien. Vergl. darüber: **Dewinne**, *Le Vooruit et ses détracteurs*, 1896.

bei zehnstündigem Arbeitstag; im Café derselben Genossenschaft werden die Kellner bezahlt, ohne auf Trinkgelder angewiesen zu sein, sie erhalten 50 cent. pro Stunde und arbeiten durchschnittlich 60 Stunden wöchentlich. Vielleicht verdienen sie dabei weniger als viele Kellner anderer Restaurants, aber ihr Gehalt ist sicher, und die überlange Arbeitszeit, die im Kellnerberufe sonst vorherrscht, ist ihnen unbekannt. —

Die Gehälter der Ladenverkäuferinnen sind zu verschieden, um verglichen werden zu können. In Brüssel erhalten sie — nach persönlichen Angaben des Gewerkvereinssekretärs — 40—75 fr. monatlich, wobei der Arbeitstag von 8 Uhr früh bis 8, 9, 10 Uhr abends dauert. In der Brüsseler Genossenschaft, welche vielleicht mehr als die anderen für ihre Angestellten thut, sind die Verhältnisse ziemlich dieselben: die drei ersten Verkäuferinnen erhalten 90—100 fr. monatlich, die sechs zweiten 60—75 fr. bei zehnstündigem Arbeitstag (von 8 Uhr früh bis 8 Uhr abends, mit Efspause von 2 Stunden). In Gent und Antwerpen sind die Gehälter der Angestellten der socialistischen und Beamten-Konsumvereine ungefähr dieselben; in Gent zahlt der „Vooruit“ 14—24 fr. wöchentlich, der „Chempostel“ (Beamten-Konsumverein) 3 % der Verkaufssumme (50—90 fr.), in Antwerpen erhalten die Verkäuferinnen im „Werker“ (socialistisch) 21 fr. wöchentlich, im Beamten-Konsumverein die erste 90 fr. monatlich, die übrigen anfangs 50 fr., mit einem monatlichen Zuschlag von 10 fr. pro Jahr, bis das Gehalt 90 fr. beträgt. — Ein demokratischer Zug in der Lohnzahlung ist darin zu erblicken, dafs keine grofsen Unterschiede in den Löhnen verschiedener Angestellten bestehen; die grofsen socialistischen Genossenschaften beschäftigen eine grofse Zahl von Arbeitern und anderen Angestellten (der „Vooruit“ 321, die „Maison du Peuple“ 350) und keiner kennt einen Gehalt von über 3000 fr. — Was die Gewinnbeteiligung anbetrifft, so hat sie hier nie, wie in den englischen Genossenschaften, eine Streitfrage gebildet. Wo sie besteht (in der „Maison du Peuple“ 2½ %, im „Progrès“ 1 %, in einigen kleineren Genossenschaften 3—7 %), wird sie als Gratifikation betrachtet und bildet dann einen unbedeutenden Zuschlag zum fixen Lohn; die Arbeiter werden als Genossenschafter zugezogen und participieren als solche an den Gewinnen.

Im allgemeinen kann über die Arbeitsverhältnisse der belgischen Konsumvereine gesagt werden, sie seien überall dort günstiger als in den Privatunternehmungen, wo die Genossenschaften sich gut entwickelt haben, d. h. wenn die Verkaufserlöse gröfser werden, suchen die Konsumvereine auch ihre Arbeiter in günstigere Verhältnisse zu stellen, so hauptsächlich in den Bäckereien. Die Löhne verschiedener Heimarbeiter und Heimarbeiterinnen, Ladenverkäuferinnen etc. sind, wenn auch höher als sonst üblich, oft nicht ge-

nügend. Es ist aber ganz unmöglich, den Genossenschaften dieserhalb einen Vorwurf zu machen, denn als kommerzielle Unternehmen müssen sie sich den allgemeinen Konkurrenzverhältnissen anpassen. Die immer gröfsere Entwickelung der Konsumvereine läfst die Möglichkeit zu, immer gröfsere Kreise der Arbeiter in bessere Arbeitsverhältnisse zu versetzen. Die Behauptung aber, dafs die Arbeiter der socialistischen Genossenschaften einen Eifer zeigen, wie sie es gewöhnlich nicht thun, und dafs nur diesem Umstande die Gewinne zu verdanken seien, welche trotz kurzem Arbeitstag und hohen Lohntarifen erzielt werden[1], kann nicht aufrecht erhalten werden. Es wird im Gegenteil geklagt, eine beträchtliche Zahl Arbeiter mifsbrauche die gröfsere Freiheit, welche von den Genossenschaften gewährt wird, und dieser Umstand hält oft von der Gründung neuer Werkstätten ab. —

[1] Vergl. Hubert-Valleroux in: Économiste français, 1892, I, p. 425—427.

III. Die Genossenschaften der Produzenten.

Es ist schon bemerkt worden, dafs die ersten Genossenschaften Belgiens Produzentengenossenschaften waren, welche ihre Gründung den aus Frankreich emigrierten Arbeitern verdankten; aber sie bestanden nur kurze Zeit und lösten sich bald auf. Auch in den siebziger Jahren sollen einige existiert haben; eine Druckerei wird genannt und wenige andere wie die „association ouvrière des portefeuillistes“ und die „association ouvrière des batisseurs“, von denen aber später nichts mehr verlautet. Produzentengenossenschaften der Gegenwart werden in der Litteratur kaum erwähnt, selbst die allerneuesten Werke berichten immer nur von denselben mifslungenen Versuchen, und es scheint daher eine ausführlichere Darstellung berechtigt zu sein[1].

Eine Statistik dieser Genossenschaften stöfst auf zwei Schwierigkeiten, deren erste auf der mangelhaften Gesetzgebung beruht. Das, was unter dem Namen „société coopérative de production“ vom „Moniteur“ registriert wird, hat oft ebensowenig mit der Genossenschaft, wie mit der Produktion zu thun. Jede Verlagsbuchhandlung, jede Zeitschrift, welche sich unter der Form der Genossenschaft konstituiert hat, wird als solche bezeichnet. Eine Gesellschaft, die Automaten mit Schokolade zu wohlthätigen Zwecken aufstellt („Les enfants martyrs“ in Brüssel), befindet sich in derselben Kategorie. Die Beispiele lassen sich häufen, es dürfte aber schon aus den angeführten hervorgehen, dafs die offizielle Art der Registrierung nur ein sehr undeutliches, ja falsches Bild der Wirklichkeit giebt[2]. Die zweite Schwierigkeit besteht darin, dafs die Statistik blofs die Gründung feststellt, über das weitere Bestehen aber keine Auskunft giebt. Da gerade die Produzentengenossenschaften eine höchst kurze Lebensdauer haben, kann man von der Gründung auf die

---

[1] Folgendes auf Grund einer Personalenquete.

[2] So werden von der „Revue du travail“ für das Jahr 1899 24 neugegründete Produzentengenossenschaften angeführt; eine vollständig illusorische Zahl.

Existenz unmöglich schliefsen. Es müssen daher die Lebenszeichen einer offiziell existierenden Genossenschaft aufgesucht werden, was nicht immer möglich ist. Eine mögliche Unvollständigkeit der nachstehenden Schilderung mag durch diese Schwierigkeiten entschuldigt werden.

G. de Greef hat in einem speciellen Bericht an die „section d'économie sociale“ der Pariser Weltausstellung von 1889 zehn belgische Produktivgenossenschaften genannt[1]. Der Verfasser war sich leider darüber nicht klar, dafs drei davon blofs Produktivabteilungen von Konsumvereinen und zwei Zeitschriften-Verlagsanstalten waren, welche sich lediglich die genossenschaftliche Form beigelegt hatten, so dafs also nur die Hälfte in seinen Bericht hineingehörte. Es sind drei Buchdruckereien, von denen die eine zur Zeit nicht mehr existierte, eine Schneiderwerkstatt und eine landwirtschaftliche Genossenschaft, welch letztere uns hier nicht interessiert. Es ist also wahrscheinlich, dafs es um diese Zeit nur ganz vereinzelte Produzentengenossenschaften gegeben hat, und wir können annehmen, dafs die jetzt existierenden nicht vor dem letzten Jahrzehnt entstanden sind. Es sind seit 1890 gegen 30 Genossenschaften gegründet, welche als Produzentengenossenschaften in dem früher erörterten Sinne betrachtet werden können, d. h. als Genossenschaften, die dem Interesse der darin beschäftigten Arbeiter dienen. Damit werden von vornherein alle diejenigen ausgeschlossen, welche nur juristisch als Genossenschaften organisiert sind — so 15 Zeitschriftenverlagsanstalten — und auch die, welche von bestimmten Gruppen, sei es als Konsumenten (Konsumentengenossenschaften), sei es nur als Kapitalbesitzer (Aktiengesellschaften) gegründet worden sind; in diese letztere Kategorie gehören die schon besprochenen Bierbrauereien, welche irrtümlicherweise z. B. von der „Statistik des internationalen Verbandes“ als Produktivgenossenschaften aufgefafst werden[2].

Während die belgischen Konsumvereine einen so einheitlichen Typus aufweisen, dafs es für bestimmte Gegenden genügt, einige kennen zu lernen, um ein Gesamtbild der Genossenschaftsbewegung zu erhalten, so ist hier das gerade Gegenteil zu konstatieren. Ein einheitlicher Typus fehlt, jede Genossenschaft ist nach eigener Art und Weise organisiert, und alle gehören den verschiedensten Produktionszweigen an. Wir finden: sieben Buchdruckereien, sechs Schuhmachereien, vier Genossenschaften in der Textilindustrie, drei der Stein-

[1] Participation aux bénéfices et associations ouvrières de production. 1889.

[2] Statistik der genossenschaftlichen Vereine in verschiedenen Ländern. Zusammengestellt vom statistischen Ausschufs der internationalen genossenschaftlichen Vereinigung. London 1898.

metze, zwei „Saboteries", zwei Genossenschaften der Tabak- und Cigarrenarbeiter, zwei der Tischler und Zimmerleute, eine Diamantenschleiferei, eine Klempnerei, eine Konditorei, eine Werkstatt, wo künstliche Blumen gemacht werden, zwei Genossenschaften der Schneider. —

Wenn wir das Schicksal dieser Genossenschaften verfolgen, so ist zunächst festzustellen, dafs trotz der Kürze des in Betracht kommenden Zeitraums viele sich schon wieder aufgelöst haben. Von den sechs Schuhmachergenossenschaften besteht heute nur noch eine einzige, von den drei Bautischlereien hat sich ebenfalls nur eine erhalten, die beiden Schneidergenossenschaften existieren nicht mehr, und gleicherweise ist die Diamantenschleiferei eingegangen. So ist die Zahl der bestehenden wesentlich, nämlich auf ²/₃ der gegründeten, reduziert, und es bleibt zu untersuchen, welche Lebensfähigkeit diese noch existierenden aufweisen.

1. Die Buchdruckereien. Nach ihrer Zahl und relativen Bedeutung kommen sie an erster Stelle in Betracht. Es ist nicht nur Belgien, wo die Buchdrucker sich erfolgreich genossenschaftlich zu organisieren versucht haben, auch in Italien findet man Beispiele gelungener genossenschaftlicher Organisation. Man sucht dies damit zu erklären, dafs die Buchdrucker zu den unterrichtetsten Arbeitern gehören, dafs das Gewerbe sehr einfacher Art ist, keinen grofsen Unterschied in der Arbeit zuläfst[1]. Diese Gründe spielen eine Rolle — ist ja auch die Gewerkschaftsorganisation hier gewöhnlich die stärkste —, für Belgien aber kommt noch ein specieller Grund in Betracht und zwar ein politischer. Die socialistische Partei hatte im Anfang ihrer Entwickelung ganz besondere Schwierigkeiten, ihre Propagandaschriften dem Publikum zugänglich zu machen, da private Druckereien sich weigerten, dieselben zu drucken. So wurde gewöhnlich versucht, mit eigenen Kräften auszukommen, und mit Hülfe einer Maschine und einiger gleichgesinnter Arbeiter wurde auch alles Nötige hergestellt. So entstanden Druckereien, die weder einen bestimmten Besitzer, noch eine bestimmte Firma hatten; aber in Fällen von Prefsvergehen, wo es zur Anklage kam, war man gezwungen, einen Inhaber ausfindig zu machen, um Beschlagnahmungen zu verhüten, und da griff man dann gewöhnlich zur Genossenschaftsform. Auf diese Weise entstanden genossenschaftliche Druckereien, welche anfangs blofs Parteizwecken dienten, in denen nur Parteiorgane gedruckt wurden, und die erst später andere typographische Arbeiten herstellten. In diese Kategorie der Druckereien gehört die „Volksdrukkery" in Gent. Sie wurde Mitte 1897 gesetzlich kon-

[1] Vergl. Sbrojavacca, Die genossenschaftliche Bewegung in Italien. Schmollers Jahrbuch, 1893.

stituiert, nachdem sie schon längere Zeit unter verschiedenen privaten Firmen gegangen war. Das Gründungskapital betrug 20 000 fr. und wurde durch Emittierung von Anteilen à 10 fr. beschafft. Diese Anteile tragen den Charakter einer unverzinslichen Anleihe, welche bei gleichgesinnten Parteigenossen aufgenommen ist, denn obgleich ein Zinsfuſs von 2 % festgesetzt wurde, hat noch bis jetzt niemand Anspruch darauf erhoben, und die Gewinne kommen immer Parteizwecken zu gute. Den Statuten gemäſs werden 50 % der Gewinne für Parteizwecke verwendet, 40 % flieſsen in den Reservefonds und werden zu Amortisationen benutzt, während bloſs 10 % an die Mitglieder zur Verteilung gelangen. Die Zahl der letzteren nimmt dennoch zu; es waren 40 bei der Gründung, jetzt sind es 80; von den 32 thätigen Arbeitern sind bloſs sieben Mitglieder. Der Umsatz erreichte im letzten Jahre 50 000 fr., der Reingewinn dagegen nur die höchst minimale Summe von 500 fr.

Ganz ebenso ist die Druckerei in Löwen „Excelsior" organisiert, deren Statuten direkt dem Genter Muster nachgebildet sind. Trotz kürzeren Bestehens betrug der Reingewinn im verflossenen Jahre über 600 fr. — Man sieht, daſs bei den Druckereien dieser Art die Interessen der beteiligen Arbeiter bloſs einen Nebenzweck bilden. Wenn die Arbeiter hier auch besser bezahlt werden als in den Privatdruckereien, so geschieht das in anderen socialistischen Unternehmungen ebenfalls. Was hier bezweckt wird, ist, das Drucken der Parteiorgane zu ermöglichen, und andere Arbeiten werden nur übernommen, um die Kosten hierfür zu decken.

Anders sind die Druckereien, welche keine Parteizwecke verfolgen, wenn ihre Mitglieder auch einer bestimmten Partei angehören.

Die „Imprimerie économique d'Ixelles" gehört zu den ältesten; sie besteht seit 1893 und wurde mit einem Kapital von 67 000 fr. gegründet. Bei der Gründung waren 4 Buchdrucker in der Genossenschaft beschäftigt; jetzt ist die Arbeiterzahl auf 40 gestiegen, von denen aber bloſs die ersten 4 Mitglieder sind, während die übrigen als Lohnarbeiter beschäftigt werden. Auſserdem zählt die Druckerei noch 15 Mitglieder, welche nicht in der Genossenschaft beschäftigt sind. Die Anteile lauten über je 100 fr. und — nach uns gewordenen persönlichen Mitteilungen — sollen keine Schwierigkeiten gemacht werden, falls neue Mitglieder beitreten wollen. Es ist unverständlich, warum die Arbeiter dann nicht beitreten, denn bei einem Umsatz des letzten Jahres von 90 000 fr. betrug der Gewinn 12 000, was doch anziehen könnte. Jedenfalls ist gegenwärtig bloſs der zehnte Teil der Arbeiter an diesem Gewinne beteiligt, während die übrigen Genossenschafter dem Betriebe ferne stehende Personen sind;

es handelt sich in diesem Falle also um ein in der Hauptsache kapitalistisches Unternehmen.

Die Druckerei in Antwerpen „De Voorzorg Guillams & Co.“ wurde 1894 formell konstituiert. Der Zusatz „& Co.“ wurde gewählt, weil das Publikum Genossenschaften gegenüber ein gewisses Mifstrauen hegte. Das Ziel bei dieser Gründung war, einen Pensionsfonds für die Gewerkschaft der Buchdrucker zu schaffen, und demgemäfs werden alle Gewinne zu diesem Zwecke verwendet. Mitglieder sind alle, die der Gewerkschaft angehören. Daraus folgt einerseits, dafs alle in der Genossenschaft beschäftigten Arbeiter Mitglieder sind, da nur gewerkschaftlich-organisierte angestellt werden, andererseits aber ist die Mitgliedschaft für diese mit keinen besonderen materiellen Vorteilen verbunden. Gegenwärtig sind 15 Arbeiter beschäftigt, die ebenso wie die Mitglieder der Gewerkschaft, welche in anderen Druckereien thätig sind, am Emporkommen der Genossenschaft interessiert sind.

Die Druckerei in Lüttich „l'imprimerie coopérative“ wurde 1894 gegründet und gehört offiziell der Arbeiterpartei an. Auch hier wird die Dividende nicht unter die Anteilbesitzer verteilt. Die Anteile, die bei der Gründung gezeichnet wurden, werden statutengemäfs als unverzinsliche Anleihe betrachtet, und die Gewinne dienen teilweise dazu, dieses Kapital zu tilgen; statutengemäfs werden 80 % dem Reservefonds überwiesen und 20 % zur Einlösung der Anteile verwendet. So wird die Druckerei mit der Zeit in den alleinigen Besitz der beteiligten Arbeiter übergehen; die weitere Entwickelung hängt von den späteren Statuten ab, welche die Beteiligung der Mitglieder am Gewinn auf verschiedene Weise regeln können. Bis jetzt wurde die jährliche Bilanz bei höheren Löhnen und kürzerer Arbeitszeit als ortsüblich in der Regel mit einem Gewinn von über 3000 fr. abgeschlossen. Die Arbeiterzahl beträgt jetzt 16 (alle Mitglieder), während anfangs nur 3 beschäftigt werden konnten.

Auch das Schicksal der beiden jüngst gegründeten Druckereien in Mons und Morlanvelz ist nicht vorauszusehen. Die „Imprimerie coopérative“ von Mons existiert seit einem Jahre. Anlafs zur Gründung gab die wenig günstige Lage der Buchdrucker in der Gegend, deren gewerkschaftliche Organisation schwach ist, und deren Löhne unter den tarifmäfsigen Sätzen bleiben. Der Gedanke — die Genossenschaft nur mit Hülfe von Fachgenossen zu gründen — mufste aufgegeben werden, da er unter den Buchdruckern keinen Anklang fand. So sind zwar alle beschäftigten Arbeiter 6 — Mitglieder, viel mehr Mitglieder aber — 32 — stehen aufserhalb der Genossenschaft. Die Genossenschafter erhalten 35 % des Gewinns, die Arbeiter aufserdem noch

10 %; für Parteizwecke werden 9 % verausgabt. — Das erste Geschäftsjahr hat relativ günstig mit einem Gewinn von 1687 fr. abgeschlossen. Die Hauptklage ist Kapitalmangel, während für Kundschaft einigermafsen gesorgt ist, da viele Genossenschaften des Borinage ihre Bestellungen hier machen.

2. Von vielen Schustergenossenschaften, welche gegründet worden sind, besteht jetzt nur noch eine einzige — die Union des cordonniers in Brüssel[1], eine hat sich unseres Wissens in eine Aktienkommanditgesellschaft verwandelt (Charleroi), und die übrigen sind gänzlich verschwunden. Die Genossenschaft besteht seit 1896, nachdem ein erster Versuch 1893 nach 7½ Monaten gescheitert war. Grofse Schwierigkeiten mufsten überwunden werden, und die ersten Jahre schlossen mit einem Deficit. Die Organisation ist die folgende: die Anteile lauten auf je 100 fr. und werden mit 2 % verzinst; nach Abzug dieser Dividende und eines bestimmten Prozentsatzes (25 %) für den Reservefonds, wird der Rest des Gewinnes unter die Leiter (8 %), die Mitglieder, welche der Administration angehören (25 %), die Mitglieder überhaupt als zweite Dividenden-Rate (12 %) und die im Atelier beschäftigten Mitglieder (55 %) verteilt. Man sieht daraus, dafs am meisten die arbeitenden Mitglieder begünstigt werden, was dem Genossenschaftsprinzip vollkommen entspricht. Aber die Aufnahme dieser Mitglieder wird jetzt beschränkt, und man weigert sich, neue zuzulassen. Begründet wird diese Mafsnahme damit, dafs man weitere Mitglieder in die Geschäftsgeheimnisse nicht einweihen wolle, aufserdem findet man die jetzigen Arbeiter nicht reif genug, um an der Geschäftsführung teilnehmen zu können. Wie es auch sein mag, gegenwärtig schliefst sich die Genossenschaft ab: von ihren 29 Arbeitern sind blofs 15 Mitglieder. Charakteristisch ist, dafs gerade jetzt der Zutritt anderen erschwert wird, wo man anfängt, Gewinne zu erzielen — Kapitalmangel und das Fehlen von geschultem Personal bilden die Hauptschwierigkeiten. Bei der grofsen Ausdehnung der Fabriken im Schuhmachergewerbe fällt die Konkurrenz besonders schwer. Eine Anleihe von 40 000 fr., die vor kurzem aufgenommen wurde, ermöglichte die Anschaffung einiger Maschinen. Die Genossenschaft ist im Besitz von verschiedenen Losen, und die Hoffnung, das grofse Los zu gewinnen und damit den Betrieb zu erweitern, stärkt die Leiter in ihrer recht mühevollen Arbeit.

3. Auch die Bautischlerei befindet sich in Brüssel. Ein Versuch in Löwen scheiterte, ebenso in Lüttich. Die Brüsseler Genossenschaft „les menuisiers-charpentiers

---

[1] Über diese Genossenschaft wie auch verschiedene andere von Brüssel vergl. eine Reihe Artikel von Zéo in Coopérateurs belges, 1899 u. 1900.

réunis" wurde 1896 gegründet. Ein grofser Streik, der zur Zeit ausbrach, endete mit einem Siege der Arbeiter, und eine Summe von 20 000 fr., die vom Unterstützungsfonds übrig blieb, wurde zur Gründung der Genossenschaft verwendet. Die schwerste Frage der Kapitalbeschaffung war damit gelöst, und die Genossenschaft hatte es nicht nötig, Anleihen zu machen oder Mitglieder der Kapitalbeschaffung halber aufzunehmen. Es ist diejenige Genossenschaft, die am wenigsten zu leiden hatte und sich zu einer recht grofsen Werkstatt mit Dampfbetrieb entwickelt hat. Die beiden Hauptschwierigkeiten — Mangel an Kapital und Kundschaft — waren hier überwunden, denn das Kapital war von Anfang an da, und als einzige socialistische Bautischlerei erhielt sie auch bald Arbeiten von anderen Genossenschaften. Verschiedene „Maisons du Peuple" wurden von ihr erbaut. Die Genossenschaft ist mit der Gewerkschaft eng verbunden, der 30 % der Gewinne zufliefsen; 5 % von letzteren erhalten die in der Genossenschaft beschäftigten Arbeiter, und das übrige wird für den Reservefonds der Genossenschaft und einem Versicherungsfonds ihrer Arbeiter überwiesen. Sämtliche Arbeiter müssen der Gewerkschaft angehören und sind ohne Ausnahme Mitglieder der Genossenschaft. Es werden gegenwärtig deren 30 in der Werkstatt beschäftigt. Die Mitgliederzahl beträgt 54, und wenn fast die Hälfte davon zur Zeit in anderen Betrieben thätig sind, so kommt es daher, dafs die Genossenschaft augenblicklich nicht mehr Arbeiter beschäftigen kann. Man hofft aber, später, wenn eine gröfsere Zahl Arbeiter erforderlich sein wird, alle Genossenschafter in der eigenen Werkstatt beschäftigen zu können, denn alle Mitglieder gehören dem Tischlergewerbe an. Die Jahresumsätze steigen erheblich (42 000 fr. im ersten Semester, 72 000 im nächsten), so dafs eine weitere gedeihliche Entwickelung nicht unmöglich erscheint.

4. Die genossenschaftliche Konditorei in Brüssel — „l'Union des Confiseurs" existiert seit einem Jahrzehnt und hat während der ganzen Zeit nur trübe Tage gesehen. Sie wurde 1890 gegründet und, obgleich sie selbständig organisiert war, gehörte sie de facto der Gewerkschaft: nur Mitglieder dieser konnten Anteile in der Genossenschaft besitzen, sie hatte das Gründungskapital zur Hälfte hergegeben, und die Gewinne flossen insgesamt an sie[1]. Jetzt sind die beiden Organisationen voneinander vollständig unabhängig, ja es bestehen sogar wenig freundschaftliche Beziehungen zwischen ihnen. Die Ursache der Spaltung ist charakteristisch für die feindliche Haltung, welche die Unter-

[1] Vergl. auch: Vandervelde, Enquête sur les associations professionnelles en Belgique, I. 66.

nehmer den Produktivgenossenschaften gegenüber einnehmen. Aus Furcht vor der Konkurrenz der neuen Genossenschaft wollten die Unternehmer ihren Arbeitern verbieten, der Gewerkschaft anzugehören, welche die Genossenschaft unterstützte, und um die Gewerkschaftsorganisation nicht zu schädigen, löste sich die Genossenschaft ab. Bis jetzt hat letztere keine Erfolge zu verzeichnen, denn sie kann nicht einmal höhere Löhne als die Privatunternehmungen zahlen. Es werden 20 Arbeiter beschäftigt, von denen 14 angestellte Hülfsarbeiter, 5 Mitglieder sind. Der Mangel an Kundschaft bietet die Hauptschwierigkeit, es wird namentlich darüber geklagt, daſs die socialistischen genossenschaftlichen Kolonialwarenläden wenig von der Konditorei beziehen; auſser fehlender Unterstützung leidet die Genossenschaft auch durch die groſsen Fabriken Brüssels, welche die Konkurrenz auſserordentlich erschweren. Die wenigen Arbeiter, welche am Gedeihen der Genossenschaft interessiert sind, bedauern lebhaft die Gründung einer eigenen Werkstatt.

5. „Les fleuristes réunis“ sind eine Genossenschaft, welche Kunstblumen und Kränze verfertigt. Anlaſs zur Gründung gab eine Arbeiteraussperrung. Die traurige Lage der Arbeiter dieser Branche, welche teils in Werkstätten der Unternehmer, teils als Heimarbeiter beschäftigt werden, lieſs den Plan einer gewerkschaftlichen Organisation entstehen, und als eine solche zu stande gekommen war, wurden die Hauptführer entlassen. Durch Gründung einer Genossenschaft sollten diese Arbeitslosen wieder Beschäftigung erhalten, und gleichzeitig hoffte man, mit der Zeit bessere Arbeitsverhältnisse einführen und dadurch auch einen Druck auf die Unternehmer ausüben zu können. Verschiedene Privatpersonen hatten Sympathie für die Sache, und der gröſste Teil der Anteile wurde von ihnen gezeichnet. Sieben Arbeiter traten in die neue Genossenschaft. Man fing mit Anfertigung von Kränzen an, eine Branche, die in Brüssel nur durch zwei Unternehmungen vertreten war, und in der die Konkurrenz aufgenommen werden konnte. Da die Arbeitsverhältnisse hier besser waren, und namentlich höhere Löhne gezahlt wurden, strömten der Genossenschaft mehr Arbeiter zu, als sie nötig hatte, und nach einem Monat zählte sie deren über 20. Aber leider waren viele davon sich ihrer Pflichten nicht bewuſst, sie arbeiteten nicht gewissenhaft genug und muſsten deshalb im Interesse der Genossenschaft teilweise entlassen werden. Auch die kaufmännische Seite bot den ganz unerfahrenen Arbeitern viele Schwierigkeiten, bis sich vor kurzem ein erfahrener Buchhalter ihrer annahm. — Gegenwärtig sind zehn Arbeiter in der Werkstatt beschäftigt, unter ihnen vier Mitglieder. Auch hier bringt die Mitgliedschaft auſser dem Stimmrecht keine materiellen Vorteile, denn die Gewinne sollen teils zur Schulden-

tilgung, teils zur Förderung der Gewerkschafts- und Hülfskasse verwendet werden, 5 % sind den Arbeitern zugedacht. Bis jetzt sind jedoch noch keine Gewinne erzielt worden. — Ob diese junge Genossenschaft lebensfähig ist? Einerseits ist bei der einfachen Produktion und dem wenig entwickelten Grofsbetriebe der Branche ein Bestehen möglich, andererseits scheint aber die Betriebsform wenig vorteilhaft zu sein. Bei den Privatunternehmern beruht der Gewinn auf dem Sweating, darauf will und kann die Genossenschaft sich nicht einlassen. Man hatte versucht, Blumen und Blätter für Kränze in der Werkstatt anzufertigen, mufste es aber aufgeben, da bei höher gezahlten Löhnen die niedrigen Preise der Konkurrenten nicht beibehalten werden konnten; jetzt werden sie bei kleinen Zwischenmeistern fertig gekauft. Charakteristisch ist, dafs die Genossenschaft den Zwischenmeistern vorgeschlagen hat, höhere Preise anzusetzen und den Arbeitern höhere Löhne zu zahlen, aber bei der grofsen Konkurrenz der Zwischenmeister, welche ihrerseits von den Verlegern exploitiert werden, ist dieser Vorschlag nicht zur Ausführung gelangt, und die Genossenschaft sieht sich bis jetzt aufser stande, ihre Reformpläne zu verwirklichen. Die Mitglieder sind von den besten Vorsätzen beseelt, sie sind es, welche die Gewerkschaft ins Leben gerufen haben, aber zu einer Reorganisation der Heimarbeit reichen ihre Kräfte bislang nicht zu; solange die hausindustrielle Betriebsform in der üblichen Form bestehen bleibt, wird die Genossenschaft entweder selbst zum Sweating greifen müssen oder in der Konkurrenz untergehen.

6. Über die genossenschaftliche Organisation der Tabak- und Cigarrenarbeiter genügt es, einige Worte zu sagen, da diese sich noch in ihrem Anfangsstadium befindet. In Brüssel besteht die „Coopérative des tabacs“, wo Kautabak verarbeitet wird, in Alost der „Tabakswerkerbond“, wo Cigarren fabriziert werden. Die erste ist nicht von Tabakarbeitern gegründet, vielmehr haben die 60 Mitglieder, welche der Genossenschaft angehören, mit der Produktion nichts zu thun; es wird nur ein einziger Arbeiter beschäftigt, und dieser ist merkwürdigerweise nicht Mitglied. Statutengemäfs sollen die Gewinne hauptsächlich für Wohlfahrtseinrichtungen verwendet werden; bis jetzt sind aber kaum Überschüsse erzielt. Das ganze Unternehmen ist eine nicht recht begreifliche Gründung der socialistischen Arbeiterpartei, der die Genossenschaft angehört; die einzige Erklärung, die ausfindig gemacht werden konnte, ist folgende: Es wird ein Tabakmonopol angestrebt, um die übermäfsige Exploitation der Arbeiter in den Privatunternehmungen zu beseitigen; da dies Tabakmonopol auf sich warten läfst, so soll die genossenschaftliche Produktion bis zur Einführung der staatlichen diese ersetzen und den Arbeitern bessere Bedingungen verschaffen.

In Alost ist im Gegensatz zu dem Brüsseler Beispiel die Genossenschaft selbständig von den Cigarrenarbeitern gegründet. Den Anfang machte eine Werkstatt für Arbeitslose („atelier de chômage"), die von zwei Arbeitern mit Hülfe eines von der Gewerkschaft geliehenen Betriebskapitals von 90 fr. gegründet war; erst seit kurzer Zeit ist hieraus eine formelle Genossenschaft geworden. Die 12 beschäftigten Arbeiter sind sämtlich Mitglieder und bekommen höhere Löhne, als sie in Alost üblich sind; Gewinne sind noch nicht erzielt worden. Die Konsumvereine, welche als Abnehmer die gröfste Rolle spielen könnten, decken nur zum geringen Teil ihren Cigarrenbedarf bei der Aloster Genossenschaft, denn aufser dieser existieren noch andere Arbeiterunternehmen. Der Konsumverein von Löwen hat eine Cigarrenwerkstatt, und in Gent entwickelt sich eine solche für Arbeitslose so gut, dafs vielleicht nächstens auch hier die Genossenschaftsform angenommen werden wird.

7. Entschieden interessanter sind die beiden Genossenschaften der Steinbrecher und Steinmetzen, denen mehrere verunglückte Versuche schon voraufgegangen sind. Eine Genossenschaft löste sich auf, nachdem der Kassierer eine Unterschlagung begangen und sie dadurch ihrer Mittel beraubt hatte. Eine andere scheiterte an dem Widerstand der Steinbruchbesitzer, welche den Steinmetzen keine Steine lieferten; da es der Genossenschaft an Mitteln fehlte, um einen eigenen Steinbruch zu pachten, mufste sie ihren Betrieb aufgeben. —

Die beiden jetzt bestehenden Genossenschaften befinden sich im Arrondissement Huy der Lütticher Provinz, in Vierset-Barse und in Avins, und wurden ungefähr um dieselbe Zeit, im Jahre 1894 nach einem grofsen Streik, gegründet, um die Möglichkeit besserer Arbeitsverhältnisse darzuthun.

Die Genossenschaft von Vierset-Barse ist mit Hülfe der Gewerkschaft und fremder Kapitalien ins Leben gerufen. Die Statuten unterscheiden zwei Arten von Genossenschaftsanteilen: die „actions privilegiées", welche nur von Personen anderer Berufe erworben werden können, mit 5 % verzinst werden und einer Tilgung unterliegen; ihre Zahl ist beschränkt (200), und die Inhaber können nicht aktive Mitglieder der Genossenschaft werden. Die Besitzer dieser Anteile waren bei der Gründung am stärksten vertreten, es waren nämlich von 240 Mitgliedern nur 90 Steinmetze. Die Zulassung solcher Mitglieder war durch die Notwendigkeit der Kapitalbeschaffung bedingt, und da diese Anteile allmählich getilgt werden sollen, mufs mit der Zeit die Genossenschaft in den Besitz der an der Produktion beteiligten Mitglieder gelangen. Bis jetzt konnte noch von einer Tilgung nicht die Rede sein, weil bis zum letzten Jahre, welches einen Gewinn von 5000 frcs. aufweist, alle früheren Geschäftsjahre mit Verlust geschlossen hatten. Diese

ungünstige Gestaltung kam hauptsächlich daher, dafs der gepachtete Steinbruch schlechtes Material lieferte; die Verkaufssumme, die im ersten Jahre 5350 fr. betrug, überstieg im letzten Jahre jedoch 42 000 fr., so dafs eine günstige Entwickelung festgestellt werden kann.

Die Gewinne werden zu gleichen Teilen zwischen Kapital, beteiligten Arbeitern und Reservefonds verteilt. Gegenwärtig sind 62 Arbeiter in der Genossenschaft beschäftigt, von denen nur zehn Lohnarbeiter sind, während alle übrigen als Mitglieder der Genossenschaft angehören; das Eintreten von Fachgenossen als Mitglieder wird nicht erschwert. Die Löhne sind höher und die Arbeitszeit ist kürzer als bei den Privatunternehmern; man erstrebt weniger grofse Gewinne als vielmehr die Einführung kürzerer Arbeitszeit.

Der Steinbruch „aux Avins“ war sehr glücklich gewählt, so dafs die andere Genossenschaft von der Gründung an in günstigeren Verhältnissen war: das letzte Jahr wurde bei einem Umsatz von 60 000 fr. mit einem Gewinn von 3000 fr. geschlossen. Statutengemäfs können nur Arbeiter der Steinindustrie der Genossenschaft angehören, und keiner darf mehr als zwei Anteile besitzen. Damit soll von vornherein fremdes Kapital mit gleichen Rechten ausgeschlossen und die Möglichkeit ungleicher Beteiligung verhütet werden. Merkwürdigerweise sind viele Mitglieder der Genossenschaft in fremden Steinbrüchen thätig; von 50 beschäftigten Arbeitern sind blofs neun Mitglieder, obgleich die Mitgliederzahl viel gröfser ist. Es wird dies damit erklärt, dafs der Arbeiter dieser Industrie „das Wandern liebt“ und nie lange an demselben Ort bleibt; ob dieser Wanderlust grofse Vorteile geopfert würden, ist natürlich fraglich. Der Zeitlohn in der Genossenschaft ist höher als sonst üblich; da aber Stücklohn im allgemeinen noch vorherrscht, so kommen die Arbeiter dazu, in Privatunternehmungen bei längerer Arbeitszeit dasselbe zu verdienen. Dafs sie sich nicht sträuben, länger zu arbeiten, geht daraus hervor, dafs die Genossenschaft, nachdem sie den 11stündigen Maximalarbeitstag schon früher eingeführt hatte und die Arbeitszeit noch weiter verkürzen wollte, Widerstand bei den Arbeitern selbst fand. Der Gewinn wird folgendermafsen verteilt: 50 % erhalten die Mitglieder, 10 % die Arbeiter (Mitglieder oder nicht) und das übrige fliefst in den Reservefonds und eine Hülfskasse. — Es ist eine der wenigen Genossenschaften, die es nicht bereut, den Versuch selbständiger Produktion unternommen zu haben. —

8. Die Genossenschaft der Klempner und Kesselschmiede — coopérative des chaudronniers — befindet sich in Wanfercée-Baulet, einem kleinen Orte in der Gegend von Charleroi. Infolge eines Streiks, der in einer grofsen Kesselschmiede ausbrach und drei Monate dauerte, wurden

zehn Arbeiter arbeitslos, und zwar waren es die Hauptführer der neu organisierten Gewerkschaft, welche wenig Aussicht hatten, in einem Privatunternehmen Beschäftigung zu finden. Dies gab den Anlafs zur Gründung der Genossenschaft. Der Konsumverein von Baulet gab zu dem Zwecke 2500 fr., und aufserdem wurden 140 Anteile à 10 fr. gezeichnet; von verschiedenen Seiten erhielt die Genossenschaft unverzinsliche Anleihen, so dafs an Betriebskapital kein Mangel war. Der ziemlich einfache, handwerksmäfsige Betrieb würde vielleicht lebensfähig sein, wenn nicht die völlige Unkenntnis und Unerfahrenheit der Arbeiter Betrügereien der Leiter ermöglichte; im Laufe der ersten zwei Jahre hat die Genossenschaft gegen 15 000 fr. verloren, ohne dafs die falsche Buchführung nachgewiesen werden konnte. Jetzt, wo zuverlässige Arbeiter an der Spitze stehen, sind im Laufe des letzten Semesters kleine Gewinne erzielt worden. Über 20 Arbeiter sind in der Werkstatt beschäftigt; die Löhne, welche anfangs über den üblichen standen, wurden freiwillig herabgesetzt, als die Verluste bedeutend wurden Die Konkurrenz der grofsen Werkstätten erschwert die Geschäftsführung, zumal in der Genossenschaft der Betrieb noch sehr primitiv ist, und Maschinen bisher nicht eingeführt sind. Unabhängigkeit ist das Einzige, was die Arbeiter bisher durch ihre Gründung gewonnen haben.

9. Die ländliche Hausindustrie findet man in vielen Gegenden Belgiens, und zwar ist sie oft nicht mehr eine Nebenarbeit des Landbewohners, sondern vielmehr seine Hauptbeschäftigung; letztere entwickelt sich besonders dort, wo der Landbesitz so winzig wird, dafs seine Bearbeitung nicht lohnend erscheint. Die hausindustriellen Arbeiter des südlichen Teils der Provinz von Namur, welche Holzschuhe machen („sabotiers"), gehören in diese Kategorie. Im Arrondissement von Philippeville ist dieses Gewerbe vom Vater auf den Sohn übergegangen, und in jedem Dorfe fast findet man Werkstätten, wo diese Schuhe gemacht werden, die in ganz Belgien ihren Absatz finden. — 1898 hatten sich im Dorfe Cerfontaine die Arbeiter gewerkschaftlich organisiert mit der Hoffnung, später auf eigene Rechnung die Fabrikation zu unternehmen. Von 75 Arbeitern fingen vier sofort an, in eigener Werkstatt zu arbeiten, und in einem Jahre beschäftigte die Genossenschaft 18 Arbeiter; jetzt sind es 28, und man hofft, mit der Zeit alle Mitglieder beschäftigen zu können. Das Ziel ist, bessere Lohnbedingungen zu schaffen. Da aber Stücklohn gezahlt wird, kann die Arbeitszeit kaum verkürzt werden, und auch die Löhne blieben bis jetzt ziemlich dieselben, da der Verkaufspreis vom Selbstkostenpreis sich sehr wenig unterscheidet, und eine eventuelle Lohnerhöhung die Genossenschaft konkurrenzunfähig machen würde (die Kosten betragen gegen 61 fr. pro 100 Paar, welche für 64 fr. ver-

kauft werden). Es ist ein Gewerbe, das für den Arbeiter ebenso unvorteilhaft ist wie für den Verleger. Die Einfachheit der Werkzeuge, welche gebraucht werden — verschiedene Messer —, und die Unmöglichkeit, mit Maschinen zu arbeiten, erübrigen eine grofse Werkstatt, und technische Fortschritte sind unbekannt. Die Betriebsweise mufs deshalb die alte bleiben, und nur sehr beschränkte Gewinne können den Arbeitern zu gute kommen. Statutengemäfs erhalten sie 30 %, während 30 % für den Reservefonds und 40 % für eine Unfallversicherungskasse bestimmt sind[1].

Wenn also die genossenschaftliche Produktion hier zur Vervollkommnung der Produktionsweise nicht beitragen kann, so ist sie doch ein Mittel, möglicher Verlegerexploitation vorzubeugen. In nächster Umgebung wurden noch zwei ähnliche Genossenschaften gegründet, von denen die eine — in Petigny — keine Kundschaft fand und deshalb weiter für Verleger thätig ist, die andere — in Daussois — noch besteht und für eigene Rechnung arbeitet. Hier sind die Arbeiter nur einen Teil des Jahres in ihrem Gewerbe thätig, die übrige Zeit arbeiten sie als landwirtschaftliche Arbeiter in Belgien oder Frankreich. —

10. Die Genossenschaften der Textilindustrie nennen wir nur der Vollständigkeit wegen; ihre Organisation ist eine so mangelhafte, und das Genossenschaftsprinzip so wenig durchgeführt, dafs es schwer fällt, sie in eine bestimmte Kategorie zu bringen. Als Beispiel führen wir die Genossenschaft von Ellezelles an, „Union des Tisserands“. Die Hausweberei ist in der Gegend stark entwickelt, aber es fällt den Hausindustriellen immer schwer, ihr Brot zu verdienen, da die Konkurrenz des Fabrikbetriebes sich immer fühlbarer macht. Auch sind sie an ihren Webstühlen blofs während einer Hälfte des Jahres beschäftigt und wandern zur Erntezeit nach Frankreich aus, wo sie als landwirtschaftliche Arbeiter mehr verdienen. Man könnte sich eine Genossenschaft denken, die den Zweck hätte, anstatt für den Verleger, direkt für Konsumenten zu arbeiten, oder die einen Übergang zum maschinellen Betrieb erstreben wollte. Die im Jahre 1897 gegründete Genossenschaft bezweckt weder das eine noch das andere. Laut Statuten erstrebt sie „Produktion und Verkauf verschiedener Stoffe“. Die Genossenschaft vergiebt an die Hausindustriellen die Arbeit und steht in Beziehung zu den Käufern; sie hat den Verleger ersetzt und ist nichts anderes

---

[1] Bei 12stündigem Arbeitstag braucht ein Arbeiter 8—9 Tage, um 100 Paar anzufertigen und 1 fr. über seinen üblichen Lohn zu erhalten. Bei einem grofsen Verleger, der viele Arbeiter beschäftigt, machen derartige Gewinne etwas aus, bei den Mitgliedern der Genossenschaft so gut wie gar nichts.

als eine „Verlegergenossenschaft". Zwar setzt sie sich noch zum Ziel, Konsumvereine zu gründen, das wäre aber eine ganz unabhängige Handelsoperation. Wenn jetzt die Käufer, welche Mitglieder sind, 40% der Gewinne erhalten, so ist das mehr eine Begünstigung, die den Käufer anlocken soll, als ein charakteristisches Merkmal einer Käufergenossenschaft. Es sind auch nicht Privatinteressen, denen sie dient, denn der übrige Teil der Gewinne wird für Reservefonds, Gewerkschaftspropaganda und Hülfskasse verausgabt. Die Gründer hatten einen politischen Zweck im Auge, indem sie den dem Socialismus fernestehenden Hausindustriellen näher zu kommen dachten. Thatsächlich wird dieses Ziel vielleicht erreicht, denn die Genossenschaft zahlt höhere Löhne und beschäftigt gegen 70 Arbeiter. Nationalökonomisch betrachtet ist es eine Organisation zur Erhaltung einer rückständigen Betriebsform, und sie ist weder für den wirtschaftlichen noch socialen Fortschritt von Bedeutung. —

Vor einigen Jahren wurde auch in Verviers eine ähnliche Genossenschaft gegründet, die sich aber schon wieder aufgelöst hat. Über das Schicksal einer genossenschaftlichen Weberei in St.-Nicolas (1896 gegründet) fehlen uns weitere Angaben.

11. Neben den schon besprochenen Bierbrauereien, welche wir als Konsumentengenossenschaften angesehen haben, ist uns eine andere bekannt, die dem anderen Typus angehört — die „Ouvriers réunis" in Lüttich. Diese Brauerei gehörte anfangs einem Privatunternehmer und wurde 1894 von seinen Arbeitern gekauft. Neun Arbeiter waren darin beschäftigt, alle wurden Mitglieder und blieben Arbeiter. Der reine Typus der Produzentengenossenschaft schien verwirklicht zu sein. Es waren besser situierte Arbeiter, denn die Anteile lauteten auf je 2500 fr. Zwei Mitglieder traten später aus, und da bei der gegenwärtigen Produktion neun Arbeiter erforderlich sind, wurden sie durch zwei Lohnarbeiter ersetzt. Die Genossenschafter machen kein Hehl daraus, dafs ihnen an weiteren Mitgliedern gar nicht gelegen ist und die Aufnahme solcher nur dann geschehen kann, wenn ihr Kapital oder specielle Kenntnisse der Genossenschaft von besonderem Nutzen sein können. Die nötigen Arbeitskräfte bei steigender Produktion werden durch Anstellung von Lohnarbeitern ersetzt werden. —

Das Gesagte scheint zu genügen, um zu zeigen, dafs die Produzentengenossenschaften auch in Belgien zu einer eigentlichen Entwickelung nicht gelangt sind. Wir haben keine einzige Genossenschaft gefunden, der es gelungen ist, durch die Organisation die Produktionsweise anders zu gestalten oder eine grofse Zahl von Arbeitern zu beschäftigen. Die meisten bleiben nur gezwungen bei ihrem Unternehmen,

welches mit so grofsem Aufwand von Mühe und Arbeit zustande gebracht worden ist. Die Gründe, welche an diesen Mifserfolgen schuld sind, sind schon öfters in die Worte: Mangel an Kapital, Mangel an Organisation, Mangel an Kundschaft zusammengefafst worden. Dieselben Klagen werden auch hier vorgebracht, und man kann kaum sagen, welche die wichtigste ist. Wir glauben, dafs die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung ein unüberwindliches Hindernis ist: die Genossenschaften werden gewöhnlich infolge eines Streiks oder einer anderen kritischen Lage gegründet, gerade wenn den beteiligten Kreisen die Mittel am meisten fehlen. Zufällige Stiftungen, wie wir sie bei der genossenschaftlichen Bautischlerei in Brüssel gesehen haben, kommen sehr selten vor, und wo die Genossenschaft mit ihrer Hülfe ins Leben gerufen worden ist, hat sie auch viel weniger zu leiden. Der gröfste Teil der Versuche scheitert eben darum, weil mit der kleinbetrieblichen Produktionsweise angefangen wird, deren Konkurrenzunfähigkeit man oft von vornherein voraussagen kann. Und wenn man erwartet, dafs diese Genossenschaften sich entwickeln, so hegt man damit eigentlich ganz unerfüllbare Hoffnungen, denn mit ebensolchem Rechte könnte man annehmen, dafs die Handwerker sich zu Fabrikbesitzern entwickeln. Ein genossenschaftlicher Kleinbetrieb hat ebensowenig Aussicht, sich zu einem Grofsbetrieb zu entwickeln wie jeder andere; es kann sich also nur darum handeln, ob er als solcher bestehen kann und soll, oder ob es möglich ist, die genossenschaftliche Produktion von der Gründung an in der Form des Grofsbetriebes zu organisieren. Das erste finden wir häufig: die Blumenarbeiter von Brüssel, die Sabotiers von Cerfontaine, sogar die Steinmetzen von Huy, die keine Konkurrenz des Grofsbetriebes kennen und selbst mit wenig kostspieligen Produktionsmitteln auskommen, können ja weiter existieren und mit ihren kleinen Kapitalen sich behelfen. Schon den Schustern aber fällt es schwerer; diese kommen durch ihre Organisation technisch keinen Schritt vorwärts, ja Arbeiter, welche in grofsen Fabriken beschäftigt waren und alle Vorzüge des Grofsbetriebes kennen gelernt haben, werden zu konkurrenzunfähigen Handwerkern, die nur das ideale Recht der Selbständigkeit gewonnen haben. Ebenso steht es mit den Kesselschmieden, Konditoren u. a.: es ist ein technischer Rückschritt vom Grofs- zum Kleinbetrieb, der gleichzeitig immer einen socialen Rückschritt bedeutet. Solange also mit unbedeutenden Kapitalien angefangen wird, ist es eine naive Auffassung zu glauben, die Genossenschaft könne mit der Zeit zu einer höheren Betriebsform übergehen: in denjenigen Zweigen, wo das Gewerbe handwerksmäfsig betrieben wird, bleibt sie auch als Kleinbetrieb bestehen (wenn andere Gründe sie nicht früher zu Grunde richten), in den-

jenigen aber, wo der Grofsbetrieb vorherrscht, geht sie im Konkurrenzkampf mit ihm unter. Beides haben wir in den belgischen Genossenschaften beobachten können.

Eine andere Frage ist, wie sich die Entwickelung gestalten würde, wenn die Genossenschaft von Anfang an als Grofsbetrieb errichtet wäre. Das ist thatsächlich bei denjenigen der Fall, welche aus einer Privatunternehmung hervorgegangen sind (coopératives semi-patronales vor kurzem genannt). In Frankreich existieren Genossenschaften solcher Art (Phamilistère von Guise u. a.), in Belgien nicht.

Die beiden anderen Klagen — Mangel an Kundschaft und Organisation — werden auch in Belgien laut. Für die Kundschaft sorgt jetzt der neu gegründete Verband der socialistischen Genossenschaften, indem er die Konsumvereine in Beziehung zu den Produzentengenossenschaften bringt. Es ist hier oft mehr der Wunsch, Kameraden zu Hülfe zu kommen, als die Bethätigung wirtschaftlichen Selbstinteresses, der diese Einkäufe veranlafst. Die mangelhafte Organisation hängt oft von der ungenügenden Schulung der Arbeiter ab, deren vollständige Unkenntnis der Geschäftsleitung es ermöglichte, die Kesselschmiede von Baulet und die Steinbrecher von Sprimont um die grofsen Summen zu bringen, von denen schon gesprochen worden ist. Auch öftere Streite und Uneinigkeiten sind dadurch zu erklären.

Neben diesen allgemeinen Gründen findet man auch specielle. Als einen solchen möchten wir die nicht immer loyale Konkurrenz der Privatunternehmer bezeichnen. Auch die Konsumentengenossenschaft wird stark angefeindet, aber hier haben die Konkurrenten keine Möglichkeit, selbständig vorzugehen, und erwarten gewöhnlich Hülfe von anderen, hauptsächlich von der Gesetzgebung. Anders steht es mit den Produzentengenossenschaften; das Aufkommen einer solchen bedroht die Unternehmer des betreffenden Produktionszweiges direkt durch Gefährdung der Kundschaft, die deshalb versuchen, der Genossenschaft die Arbeitskräfte abzuschneiden. So sehen wir, dafs die Besitzer der Steinbrüche in Ecaussines den Mitgliedern der Steinmetzgenossenschaft keine Steine liefern wollen und dadurch das Weiterbestehen der Genossenschaft unmöglich machen; dafs die Konditoren in Brüssel einen Druck auf die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter, die an der Genossenschaft beteiligt waren, ausübten, was die Lostrennung von Gewerkschaft und Genossenschaft zur Folge hatte, und noch andere Beispiele können angeführt werden. Dagegen müssen wir einer Auffassung widersprechen, welche in Belgien vertreten wird, und nach der an dem Scheitern der Produzentengenossenschaft die ungenügende Gewerkvereinsgesetzgebung die Schuld trägt. So meint Prof. de Greef: „die belgische Gesetzgebung, die den Gewerkschaften das Recht

der juristischen Persönlichkeit nicht gewährt, ist ein unüberwindbares Hindernis zur Gründung von Produzentengenossenschaften; nur die Centralisation aller Mittel und Kräfte in demselben corps de métier könnte eine Entwickelung ermöglichen“, und auch Bertrand äufsert sich dahin, dafs „Produktivgenossenschaften, welche wirklich genossenschaftlichen Prinzipien folgen wollen, nur mit Hülfe von Gewerkvereinen möglich sind“[1]. — Diese Auffassung ist sowohl theoretisch irrig, als auch praktisch widerlegt. Rein theoretisch sind beide Organisationen so grundverschieden voneinander, dafs sie nie ineinander aufgehen können: die eine erstrebt, die Arbeitsverhältnisse des Lohnarbeiters besser zu gestalten, die andere, ihn zum selbständigen Unternehmer zu machen[2]. Es kann sich also blofs um die Transformation einer gewerkschaftlichen Organisation in eine genossenschaftliche handeln. Die Erfahrungen zeigen uns die Unmöglichkeit einer solchen, und zwar dürfte diese Unmöglichkeit am wenigsten der Gesetzgebung zuzuschreiben sein. Gewöhnlich beginnt die Bethätigung genossenschaftlicher Bestrebungen innerhalb einer Gewerkschaft mit der Gründung einer Streikwerkstatt, — atelier de chômage — wo arbeitslose Mitglieder Beschäftigung finden: die Schuster in Brüssel, die Cigarrenarbeiter in Gent und viele andere Gewerkschaften Belgiens besitzen solche. Entwickelt sich das Unternehmen, so wollen die beteiligten Mitglieder allein die Vorteile geniefsen und gönnen der Gewerkschaft nicht die Gewinne, entwickelt es sich nicht, so fällt es der Gewerkschaft zur Last und schwächt ihre Kasse. Der günstigste Fall ist, dafs Gewerkschaft und Genossenschaft an dem Gewinne gleich interessiert sind dadurch, dafs dieser z. B. einer gemeinsamen Wohlfahrtseinrichtung dient, wie es in der Druckerei von Antwerpen geschieht. In solchen Fällen kann die Gewerkschaft der Genossenschaft behülflich sein, wie jede private Unterstützung, aber es ist nicht einzusehen, welchen speciellen Einflufs sie haben kann.

Mit der Behauptung — diese oder jene Wirtschaftsform scheitere an diesen oder jenen Hindernissen, es sei schwer, sie ins Leben zu rufen, weil zu viel Schwierigkeiten überwunden werden müssen, kann die Frage nicht abgethan

---

[1] Guellaume de Greef, Participation aux bénefices etc.; Bertrand, o. c. Gelegentlich möchten wir bemerken, dafs ein neues Gesetz von 1898 die juristische Persönlichkeit der Gewerkvereine zwar anerkennt, diesen aber jegliche Handelsoperationen untersagt. Das Gesetz ist in Belgien so unpopulär, dafs der gröfste Teil der bestehenden Gewerkvereine es vorzieht, sich nicht anerkennen zu lassen.

[2] Ausführlich darüber vergl. David Schloss, Methods of industrial remuneration. Chapter: Relation between trade-unionism and cooperation, p. 227—238.

werden. Es mufs vielmehr untersucht werden, was eine Produzentengenossenschaft, wenn sie zur Entwickelung gelangt, ihren Mitgliedern leisten kann und wirklich leistet. Die belgischen Erfahrungen sind wenig belehrend: keine der von uns besprochenen Genossenschaften hat es bisher zu einer lebensfähigen und gesicherten Verfassung gebracht, und deshalb müssen Beispiele anderer Länder herbeigezogen werden. Hier kommt zuerst die Frage in Betracht, wieweit in einer ausgebildeten Produzentengenossenschaft das Genossenschaftsprinzip, die Verquickung von Arbeiter und Unternehmer, verwirklicht wird. Man hat versucht, die Genossenschaften nach dieser Richtung zu klassifizieren, ohne dafs diese Versuche aber glücklich genannt werden könnten. Mifs Potter unterscheidet unter den englischen: 1. solche, die den Verwaltungsausschufs aus ihrer Mitte wählen und nur Mitglieder beschäftigen; 2. diejenigen, die sich einem lebenslänglichen Direktor oder Ausschufsmitgliede unterworfen haben; 3. sich selbst regierende Arbeitergenossenschaften, welche Nichtgenossen als Arbeiter beschäftigen und thatsächlich kleine Arbeitgeber sind; 4. Genossenschaften, in denen Personen, welche nicht von der Genossenschaft beschäftigt werden, als Mitglieder das Kapital liefern. Hier wird ein wesentliches Merkmal — das Verhältnis von Mitgliedern und Nichtmitgliedern — neben ein anderes, rein formales, die Verschiedenheit der Verfassungsmethoden, gestellt, und damit kann keine einheitliche Klassifikation erzielt werden. Noch viel weniger zweckmäfsig ist die Einteilung der belgischen Produzentengenossenschaften von Bertrand. Er unterscheidet 1. solche Genossenschaften, in denen die Arbeit nur von Mitgliedern verrichtet wird; 2. in denen Arbeiter wie in Privatunternehmungen beschäftigt werden; 3. in denen nicht nur Mitglieder, sondern auch Angestellte am Gewinne beteiligt sind; 4. die vom Gewerkverein im Interesse desselben gegründet werden. Man sieht, dafs hier ein einheitliches principium divisionis vollständig fehlt, und die heterogensten Merkmale, wie Gewinnbeteiligung und Gewerkvereinsorganisation, zur Klassifizierung verwendet werden.

Vor kurzem hat Prof. Gide im Anschlufs an die französische Enquete die verschiedenen Typen auseinanderzuhalten versucht[1]. Er unterscheidet die Genossenschaften nach ihrer Gründungsart, aus der die weitere Entwickelung gefolgert wird. 1. Association autonome, wo das ganze Kapital von den in der Genossenschaft arbeitenden Mitgliedern beschafft wird; 2. Association corporative, welche von

[1] Vergl. Enquête sur les associations coopératives de production, Office du travail. Ch. Gide in: Revue d'économie politique, Janvier 1900.

Arbeitern, die demselben Beruf angehören — einem Gewerkverein — gegründet ist. 3. Association semipatronale — eine genossenschaftlich umgebildete Privatunternehmung. 4. Association intégrale, wo fremdes Kapital zu Hülfe gerufen wird und die Gewinne zwischen Arbeit und Kapital verteilt werden. — Diese Klassifikation scheint uns einheitlich und erschöpfend zu sein. Die verschiedenen hier erwähnten Prinzipien, welche der Konstituierung der Genossenschaften zu Grunde liegen, erklären auch ihre spätere Gestaltung. Alle Produzentengenossenschaften zerfallen in zwei grofse Gruppen: solche, wo Mitglieder- und Arbeiterzahl zusammenfällt, und wo das nicht der Fall ist, oder anders ausgedrückt: es giebt Produzentengenossenschaften, an denen alle beteiligten Arbeiter und nur diese interessiert sind, und neben diesen giebt es andere, an denen entweder nicht alle beteiligten Arbeiter, oder an denen noch andere Personen interessiert sind als die beschäftigte Arbeiterzahl, oder bei denen beides der Fall ist.

Die erste Form, die immer als „reine Form" gegolten hat, besteht gewöhnlich nur zu Anfang. Es ist schon oft ausgeführt worden, dafs für den Fall einer gröfseren Entwickelung die Mitglieder sich abschliefsen, und weiter nötig werdende Kräfte durch Lohnarbeiter ersetzt werden; es bildet sich faktisch eine Art kapitalistisches Unternehmen, in dem die Inhaber mitarbeiten oder nur als Kapitalbesitzer sich beteiligen. Psychologisch ist eine solche Veränderung der Organisation leicht verständlich: es ist von vornherein klar, dafs die Mitglieder, die oft ihrer Arbeit und Energie die Entwickelung ihres Unternehmens verdanken, nicht daran interessiert sind, ganz fremde Personen an den Erfolgen partizipieren zu lassen. Es soll damit keineswegs gesagt sein, dafs aus der Genossenschaft etwas Minderwertiges wird; entschieden haben solche Arbeiteraktiengesellschaften viel zur Demokratisierung des Gewerbes beigetragen[1]. Aber Genossenschaften sind sie nicht, und sie können auch nicht unter denselben Gesichtspunkten wie diese betrachtet werden. Wenn die „association des lunetiers de Paris" 50 Mitglieder und 1200 Lohnarbeiter zählt, so kann sie, wie glänzend ihre Geschäfte auch sein mögen, nicht als Beispiel einer entwickelten Genossenschaft angeführt werden; der Satz: eine Produzentengenossenschaft nimmt mit fortschreitender geschäftlicher Entwickelung ein anderes inneres Wesen an, ist theoretisch leicht wahrscheinlich zu machen, praktisch durch Erfahrungen aller Länder bewiesen.

---

[1] Vergl. Herkner, Die Arbeiterfrage, 2. Aufl., S. 192—93; ebenfalls Mifs Potter.

Wir haben in Belgien keine Beispiele solchen Übergangs in kapitalistische Unternehmen gefunden, aus dem einfachen Grunde, weil für eine solche eine gewisse Entwickelung der Produzentengenossenschaften nötig ist, die in Belgien noch nicht erreicht ist. Höchstens wäre die Brauerei in Lüttich auf diesem Wege; die Schustergenossenschaft in Brüssel hat sich neulich für neue Mitglieder auch abgeschlossen, aber aus Gründen, die eher durch den Wunsch, die Genossenschaft zu erhalten, als sie zu zerstören, hervorgerufen sind. Die Äufserung, es würde ihnen künftig ebenso ergehen wie ihren älteren Brüdern in England und Frankreich, wird gewöhnlich mit Entrüstung zurückgewiesen; die Unmöglichkeit einer Abschliefsung wird mit den Worten: wir sind prinzipielle Genossenschafter, begründet. Die Steinbrecher von Avins haben sogar in ihren Statuten die Zahl der Anteile auf zwei pro Mitglied beschränkt, wodurch bei Erweiterung des Betriebes neue Arbeiter gleichzeitig auch Anteilbesitzer und damit Mitglieder werden können. Wenn, wie wir gesehen haben, fast in allen besprochenen Produzentengenossenschaften die Zahl der beschäftigten Lohnarbeiter die der beschäftigten Mitglieder übertrifft, so hat das vielfach noch einen anderen Grund als den der Abschliefsung im Interesse der Gründer. Diese Genossenschaften bringen nichts ein, die Anteile sind oft thatsächlich nur unverzinste Anleihen, und die Arbeiter, welche in der Genossenschaft arbeiten, sind sehr wenig daran interessiert, Anteile zu erwerben. Und dort, wo man die „reine“ Form beibehalten hat, und wo nur Mitglieder beschäftigt sind, geht das auf den einfachen Grund zurück, dafs die Dividende nicht unter die Mitglieder verteilt wird und somit die ursprünglichen Mitglieder durch Vergröfserung der Mitgliederzahl keine Nachteile erleiden.

Wenn angestellte Lohnarbeiter gewöhnlich für die späteren Entwickelungsstadien der Produzentengenossenschaften charakteristisch sind, so sind viele aufserhalb der Genossenschaft stehende Mitglieder den Anfangsstadien eigentümlich. Auch hier sind Arbeiter- und Mitgliederzahl nicht gleich, aber aus ganz anderen Gründen. Im ersten, eben besprochenen Falle, sind arbeitende, der Genossenschaft nahe stehende Personen von deren Gewinnen ausgeschlossen; im zweiten werden im Gegenteil Personen, die nur Anteile gezeichnet haben, sonst aber mit der Genossenschaft in keine Berührung kommen, zur Gewinnbeteiligung herbeigezogen. Der erste Fall ist die Folge einer wachsenden Prosperität der Unternehmung und läfst kapitalistische Neigungen der Mitglieder stark zu Tage treten, der zweite beruht auf der Schwäche der Genossenschaft, welcher die nötigen Mittel fehlen, und die deshalb an Fremde appellieren mufs. — In Belgien gehören fast alle Produzentengenossenschaften zu dieser letzteren Art; die Mit-

gliederzahl übersteigt gewöhnlich ums Zehnfache die der Arbeiter. Es sind meist Gesinnungsgenossen, welche, ohne auf irgend einen Gewinn zu rechnen, die Anteile zeichnen. Oft werden diese sogar allmählich getilgt, so daſs die Beteiligung von Nichtfachgenossen nur eine bestimmte Zeit dauert. Diese Art von Mitgliedern sind für die Genossenschaft als Hülfsmannschaften eventuell von Bedeutung; da sie aber unter mehr philanthropischen als gewinnsüchtigen Motiven beitreten, so müssen diese Genossenschaften unter denselben Gesichtspunkten wie die zuerstgenannten behandelt werden. Sind aber alle Mitglieder ernstlich an den Gewinnen interessiert, so verändert sich das Bild. Wir haben eine Unternehmung, die mehr dem Copartnershipsystem, wo Arbeiter und Geldgeber gleich beteiligt sind, als dem genossenschaftlichen entspricht. Es ist sogar kürzlich in England und Frankreich versucht worden, nach diesem Typus Genossenschaften planmäſsig zu gründen. In Frankreich sahen die einen darin eine praktische Verwirklichung des Systems von Fourier (Kapital, Arbeit und Talent an Organisation und Vorteilen beteiligt), die anderen eine Verkümmerung des traditionellen Genossenschaftsprinzips[1]; praktische Vorzüge wurden andererseits darin erblickt, daſs bei groſser Mitgliederzahl „Miſstrauen, Streit und Uneinigkeiten viel weniger verhängnisvoll werden, als wo sämtliche Mitglieder in einer eigenen Werkstatt beschäftigt sind“[2]. Wir glauben, daſs dieser Vorzug durch groſse Nachteile beeinträchtigt wird. Wenn sich viele um eine Genossenschaft scharen, können die Vorteile des Einzelnen darunter nur leiden; es ist geradezu unverständlich, welchen Zweck eine Genossenschaft verfolgt, die 5—6 Arbeiter beschäftigt, und dabei 50—60 Mitglieder zählt. Die kleine Arbeiterzahl zeugt von dem unbedeutenden Betrieb, und man fragt sich nur, was jedes einzelne Mitglied davon haben kann. Wenn es z. B. der Gewerkverein ist, dem die Mitglieder eo ipso angehören, und ein gemeinnütziges Ziel verfolgt wird, so sind die Genossenschaftsmitglieder, wie schon angedeutet, nicht als solche, sondern als Mitglieder eines anderen Vereins an der Genossenschaft interessiert (Buchdrucker von Antwerpen). In den übrigen Fällen ist das Interesse der nicht mitthätigen Mitglieder unklar, und Genossenschaften, wie z. B. die der Tabakarbeiter in Brüssel oder der Weber in Elezelles sind absolut sinnlos. — So bestätigt die belgische Entwickelung die alte Erfahrung, daſs die Produzentengenossenschaften sich nicht gedeihlich entwickeln. Theoretische Erwägungen und das Vorbild anderer Länder zeigen, daſs, wo eine Entwickelung

---

[1] Vergl. Gide, o. c.
[2] Vergl. Häntschke, Die Produktivgenossenschaften.

stattfinden könnte oder auch wirklich stattfindet, es eben keine Produzentengenossenschaften sind oder werden. —

Die Gründer der belgischen Produzentengenossenschaften haben auch öfter praktische Vorteile im Auge als die Verwirklichung abstrakter Prinzipien: höherer Lohn, kürzere Arbeitszeit wird erstrebt, und man stellt sich zufrieden, wenn dieses erreicht wird. Die letzte französische Enquete hat gezeigt, dafs durchschnittlich die Mitglieder der Produzentengenossenschaften nicht viel mehr verdienen als gutbezahlte Arbeiter, wobei man bedenken mufs, dafs sie gewöhnlich zur Elite der Arbeiterklasse gehören[1]. In Belgien wurden in allen Genossenschaften höhere Löhne eingeführt; die Cigarrenarbeiter von Alost erhalten 1 fr. pro Tag mehr als die in Privatfabriken beschäftigten; die Buchdrucker in Lüttich arbeiten trotz höheren Lohnes eine Stunde weniger, als es dort üblich ist; die Tischler, die Blumenarbeiter, die Steinmetzen, alle sind in besseren Arbeitsverhältnissen. Aber in vielen Fällen liegt nur eine Täuschung vor. Dort, wo die Genossenschaften unter der Konkurrenz leiden, fällt es ihnen ungemein schwer, die Arbeitsverhältnisse besser zu gestalten, und wo dieses geschieht, ist es oft auf Kosten der Genossenschaft selbst. Was haben die Steinbrecher von Barse von ihren höheren Löhnen, wenn die Erträge so gering sind, dafs die Unkosten nicht gedeckt werden können und das Geschäftsjahr mit einem Deficit schliefst? Wir führen zur Illustration folgende Tabelle an:

Jahrgänge	Löhne und andere Ausgaben fr.	Verkaufserlös fr.	Gewinne fr.
1894—1895	6 500	5 300	— 1200
1895—1896	21 300	20 200	— 1100
1896—1897	31 070	29 420	— 1650
1898—1898	29 460	29 005	— 455
1898—1899	43 220	42 100	— 1220
1899—1900 (9 Monate)	37 950	42 680	+ 4730

Ebenso erging es den Kesselschmieden; nachdem sie beträchtliche Verluste erlitten hatten, wurde der Entschlufs gefafst, solange die Geschäftslage sich nicht verändert, niedrigere Löhne zu beziehen. Und was haben die Blumenarbeiter von ihren höheren Löhnen, wenn sie als Unternehmer

[1] Der Durchschnittsverdienst bei 5000 solcher Arbeiter betrug pro Jahr: 1410 fr. Lohn und 290 fr. Dividende, was einen täglichen Verdienst — bei 300 Arbeitstagen — von kaum 6 fr. ausmacht.

das verlieren, was sie als Arbeiter gewinnen. Ebenso steht es mit den Cigarrenarbeitern und vielen anderen.

Es ist schon zu einem allgemeingültigen Satz geworden, daſs der technische Fortschritt die Voraussetzung günstiger Arbeitsverhältnisse ist. Die Gewerkvereine verfolgen als Ziel eine Besserung der Arbeitsverhältnisse. Wir glauben, die Produzentengenossenschaften pfuschen nur den Gewerkvereinen ins Handwerk, wenn sie sich dasselbe Ziel setzen; handelt es sich bloſs darum, die Lohnsätze höher zu stellen oder die Arbeitszeit zu verkürzen, so ist ein starker Gewerkverein immer in höherem Grade imstande, das zu erreichen, als eine schwache Genossenschaft, und schwach ist diese letztere immer, solange sie wirklich Genossenschaft ist. Wenn es den starken Konsumvereinen oft schwer fällt, in ihren Produktionsateliers bessere Arbeitsverhältnisse einzuführen, weil die Konkurrenz zu stark ist (wir sprechen natürlich von solchen Konsumvereinen, die an der Gestaltung des Arbeitsverhältnisses ein Interesse haben), wie wollen es die schwachen Produzentengenossenschaften durchführen? In Mons ist die Buchdruckerei gegründet worden, weil die Lohnverhältnisse durch die schwache Gewerkvereinsorganisation wenig gehoben wurden; es sind auch thatsächlich dort höhere Löhne eingeführt, aber gleich darauf klagt der Jahresbericht, daſs die Gewinne deshalb so unbedeutend seien. Die Stärkung des Gewerkvereins hätte entschieden bessere Folgen gehabt und wäre einer gröſseren Arbeiterzahl zu gute gekommen. Damit wollen wir nur sagen: die Genossenschaft, deren einziges Ziel es ist, für ihre Mitglieder bessere Arbeitsverhältnisse zu schaffen, ist selten in der Lage, dieses durchzuführen, während sich für die nämlichen Zwecke die langbewährte Gewerkvereinsorganisation als viel erfolgreicher erwiesen hat.

IV. Einflufs der Genossenschaften auf Kleingewerbe und Detailhandel.

Die Entwickelung der belgischen Konsumentengenossenschaften versetzte die Detailhändler in grofse Aufregung. Schon in den 80er Jahren, als nur die Beamten-Konsumvereine gegründet wurden, fanden die Klagen der Händler Gehör bei den regierenden Kreisen, und den Beamten wurde der Verkauf an Nichtmitglieder verboten. Später wurde dann Sturm gegen Volksapotheken und Bäckereien gelaufen. Den Kampf, welchen die Hülfskassen zur Erhaltung ihrer Apotheken geführt, haben wir schon kennen gelernt. Dank einem späteren hülfskassenfreundlichen Ministerium ist es ihnen gelungen, das Gesetz von 1894 zu umgehen; eine ministerielle Erklärung, welche am 20. Juli 1899 in der Kammer abgegeben wurde, ging dahin, dafs eine Hülfskasse, welche ausschliefslich aus Mitgliedern einer genossenschaftlichen Apotheke besteht, also nur formal etwas anderes darstellt, alle den Hülfskassen gewährten Privilegien geniefst. Aber der Kampf mit den Volksapotheken hört nicht auf, und ein neues Projekt liegt vor, welches sie vollständig aufheben will. — Was die genossenschaftlichen Bäckereien und Läden betrifft, so dauert der Kampf gegen sie schon lange. Bereits Prof. Waelbroek, der bei Gelegenheit der Beratung des belgischen Genossenschaftsgesetzes von der belgischen Regierung beauftragt wurde, die französischen und deutschen Genossenschaften kennen zu lernen, schrieb in seinem Bericht: „Der Kleinhandel ist dort im Verschwinden, und von einer Reform im Interesse der Armen wird das Schicksal anderer Armen bedrängt.“ Dieses Schicksal schien auch in Belgien Besorgnis einzuflöfsen. Im Jahre 1890 hatte sich die Kammer gelegentlich eines Antrages von Smet de Nayer und Genossen mit der Frage der Besteuerung der Genossenschaften zu beschäftigen; der Antragsteller ging davon aus, dafs die belgischen Steuergesetze, die von 1879 datieren, für die Gegenwart veraltet seien[1]; eine Revision

[1] Annales parlamentaires, chambre, séance 25. novembre 1890.

dieser Gesetze sei aber von der gröſsten Tragweite, weil eine veränderte Besteuerung das Wahlrecht wesentlich modifizieren würde, und deshalb könne eine solche nur von der Regierung ausgehen; aus diesem Grunde begnüge sich der Antrag mit einer dringenden Frage, der Besteuerung der Konsumvereine und Groſsbazare, indem er damit den Beschwerden des Kleinhandels Linderung verschaffen wolle. Das Gesetz von 1879 kennt eine Umsatzsteuer, die aber nur bis zu einem Maximum von 265 000 fr. graduiert sei; dies entspreche nicht mehr dem gegenwärtigen Stande der Entwickelung, der Umsätze von Millionen kenne. Abgesehen von dieser veralteten Progression hätten die Steuerbeamten, obwohl es keine gesetzliche Bestimmungen gebe, welche Genossenschaften von der Steuer befreien, irrtümlicherweise diejenigen Genossenschaften, welche nur an Mitglieder verkaufen, von der Steuer freigelassen, die übrigen würden entweder nach dem gesamten Verkaufserlös oder nur nach der Summe, welche durch Verkauf an Nichtmitglieder erzielt werde, besteuert. Die Genossenschaften seien unzweifelhaft Handelsgesellschaften, und bei der Beratung des Gesetzes von 1873 sei festgestellt worden, daſs es keinen Unterschied ausmache, ob sie nur an Mitglieder verkaufen oder nicht. Denselben Standpunkt teilte auch die commission centrale. Sie hob ganz besonders die Brotfabrikation hervor, die in den letzten Jahren ganz besondere Veränderungen erfahren hätte; die kleinen Bäckereien hätten sich in Brotfabriken verwandelt, und als solche müſsten sie besteuert werden. — Über die Anträge wurde kaum diskutiert, auſser dem Minister und dem Antragsteller meldete sich niemand zum Wort (Sitzung vom 18. Juni 1891). Die Regierung teilte mit, daſs sie an einer Steuerreform arbeite, die dem Sinne des Antrags vollkommen entspreche, und dieser wurde darauf einstimmig angenommen. —

In dem darauf ergangenen Gesetz vom 6. Juli 1891 kam hauptsächlich der Gedanke zum Ausdruck, daſs eine Genossenschaft eine Handelsgesellschaft sei, ganz gleichgültig, ob sie an Nichtmitglieder verkaufe oder nicht, und daſs sie deshalb denselben Steuergesetzen unterliege wie die übrigen Unternehmungen (métiers, professions, commerces, industries). Die Ladenhändler sind in 17 Klassen eingeteilt (letzte Klasse mit einem Umsatz bis 2120 fr., erste mit einem solchen von 265 000 bis 300 000 fr.); bei einem Umsatz von über 300 000 fr. wird noch eine Steuer von 75 fr. für je 50 000 erhoben. Als Brotfabriken werden alle diejenigen Bäckereien angesehen, deren Öfen 10 qm betragen, oder welche fünf und mehr Arbeiter beschäftigen. —

Nach Inkrafttreten des Gesetzes wuchsen die von den Genossenschaften gezahlten Steuersummen sehr stark; der „Vooruit“ hatte sogleich anstatt 933 fr. 5488 fr. zu zahlen,

die „Maison du Peuple“ anstatt 500 fr. 5000 fr. etc. Der belgische Genossenschaftskongreſs von 1894 beschloſs, die Regierung zu ersuchen, wenigstens diejenigen Genossenschaften, die nur an Mitglieder verkaufen, von der Steuer zu befreien; bis jetzt sind aber keine Ausnahmen gemacht worden.

Aber auch die Kleinhändler gaben sich nicht zufrieden. Am 21. Dezember 1896 wurde dem Gouverneur von Ostflandern eine Bittschrift überreicht, in der ein Gesetz verlangt wird, welches die Entwickelung der Genossenschaften hemmen könnte. Besonders laut wurden die Klagen auf dem jüngsten „Kongresse der kleinen Bourgeoisie“ in Antwerpen. Mit Entrüstung wird dort von Beamten-Konsumvereinen gesprochen; Staatsbeamte, welche Handel und Industrie fördern sollen, hätten ihre Pflicht und Schuldigkeit vergessen und Konsumvereine gegründet; sie begnügen sich nicht, Artikel des Hausbedarfs an ihre Mitglieder zu verkaufen, sondern eignen sich allmählich alle Handelszweige an[1]. Diese Konsumvereine sollten überhaupt verboten und die genossenschaftliche Organisation nur den Arbeitern überlassen werden. Aber auch die Thätigkeit dieser solle beschränkt werden; sie solle nur an Mitglieder verkaufen, die Dividende nicht in Bons verteilen, welche zu weiteren Einkäufen in der Genossenschaft zwingen, sondern in bar etc. Mit einem Worte, wir finden hier eine getreue Abbildung der Vorgänge anderer Länder. Man erinnere sich nur der Angriffe, die in Deutschland Mitte der 80er Jahre begannen, als die Bedeutung der Konsumvereine immer wuchs und ihre Tendenz erst klar wurde. Überall entstanden da kaufmännische Vereine. Man appellierte an den Staat und beschwerte sich, abgesehen von der Konkurrenz, über Verkauf an Nichtmitglieder, Steuerbefreiung etc.[2]. Jetzt, wo diese Beschwerden Gehör gefunden haben, sind die Klagen dennoch nicht verstummt.

Wendet man sich zu den Thatsachen, die zeigen könnten, inwieweit die Klagen der Kleinhändler berechtigt sind, so muſs bemerkt werden, daſs Mangel an statistischem Material die Antwort in hohem Maſse erschwert. Vieles scheint übertrieben und unrichtig. Wenn die Apotheker z. B. behaupteten, sie litten zu sehr unter der Konkurrenz der Volksapotheken, da sie ihren Preisherabsetzungen nicht folgen könnten, so befinden sie sich hier im Widerspruch mit sich selbst, denn gleichzeitig behaupteten sie, die hohen von den Volksapotheken gezahlten Dividenden rührten von den hohen Preisen her. Die Zahl der Privatapotheken wächst übrigens ganz erheblich und sie dürften

---

[1] Congrès international de la petite bourgeoisie. Bruxelles 1899. 1ière question. Les sociétés coopératives des fonctionnaires.

[2] Dr. Knittel, Beiträge zur Geschichte des deutschen Genossenschaftswesens, S. 104.

sich gegenseitig viel mehr Konkurrenz machen als sie unter der der Genossenschaften leiden. Es bestanden Apotheken:

Jahrgänge	Bruxelles	Gent	Lüttich	Antwerpen
1882	166	43	47	57
1898	313	91	114	122

Während die Volksapotheken in Bruxelles 1897 eine Kundschaft von 5500 Personen hatten, kam auf eine Privatapotheke im Durchschnitt eine solche von 1000 Personen. Die Volksapotheken erzielten in diesem Jahre einen Gewinn von 54000 fr.; wenn dieser unter die 300 Privatapotheken verteilt wäre, käme auf jede 188 fr., was doch keine Bedeutung hat[1]. —

Ebenso ungerechtfertigt sind auch andere Klagen: Man beschwert sich über illoyale Konkurrenz, Nichtbefolgung gesetzlicher Bestimmungen, was doch am wenigsten den Kleinhandel schädigt. — Dagegen kann nicht verkannt werden, dafs die kleinen Bäcker kaum die Konkurrenz der „Brotfabriken" aushalten können, wie auch seit einiger Zeit aus verschiedenen Städten Klagen kommen, dafs Privatbäckereien geschlossen werden. In Gent gab es 1888 327 Bäcker, 1897 war diese Zahl auf 267 reduziert, obgleich die Bevölkerung in dieser Zeit fast um 10 % gestiegen ist[2]. In den verschiedenen Berichten wird darauf hingewiesen, dafs im Bäckergewerbe ein vollständiger Niedergang herrsche, der Lohn sinke und die Zahl der Arbeitslosen wachse. Professor Pyfferoen, der Hauptkämpfer für die Erhaltung des Mittelstandes, hat ausgerechnet, dafs während der Periode von 1851—1881 das Einkommen der Arbeiterklasse um 59 %, das des Mittelstandes blofs um 37 % gestiegen ist, das der wohlhabenden Klassen sogar um 30 % gesunken sei[2].

Die schwierige Lage des Bäckergewerbes findet hauptsächlich in der Revolutionierung des Gewerbes durch den maschinellen Betrieb seinen Grund, und da es die Genossenschaften waren, welche zuerst die neuen Öfen und die Knetmaschinen eingeführt, richten sich alle Klagen des untergehenden Handwerks gegen sie. Später haben sich grofse Aktienbäckereien gebildet, die ebenfalls die mechanische Pro-

[1] S. Rede vom Abgeordneten Bertrand in der Kammersitzung vom 20. Januar 1898.

[2] Pyfferoen, La petite bourgeoisie, und: Les coopératives en Belgique, Réforme sociale, 1899, I und IV.

duktion betreiben und vielfach den Kampf mit den Konsumvereinen aufnehmen, der den letzteren namentlich zu Anfang ihres Bestehens vielleicht nicht weniger schwer fällt als der der kleinen Bäckereien mit den Genossenschaften. In Brüssel legten sich diese Aktienbäckereien allerlei Namen zu, wie z. B. „Boulangerie Nationale" etc., welche den Schein erwecken sollten, als handele es sich um kein kapitalistisches Privatunternehmen. In Gent gewährt z. B. der „Volksbelang", eine Aktienbäckerei, dieselben Vergünstigungen wie der „Vooruit". Jetzt, wo die Genossenschaften erstarkt sind und die Konkurrenz ihnen nicht mehr gefährlich ist, leiden die kleinen Bäckereien unter einem doppelten Druck. Diese Thatsache braucht als solche gar nicht geleugnet zu werden und wird auch von den Führern der Genossenschaften nicht bestritten; es fragt sich, welche Konsequenzen können daraus gezogen werden? Mag man das Verschwinden der zu Grunde gerichteten Existenzen beklagen oder darin einen Fortschritt erblicken — ist ja noch vor kurzem dem Generalreferenten auf der letzten Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik vorgeworfen worden, er empfinde bei diesem Verschwinden „eine gewisse Schadenfreude" —, eins steht fest: Maſsnahmen gegen die Konsumvereine finden in dieser Thatsache des Unterganges kleiner, seither selbständiger Existenzen noch lange nicht ihre Berechtigung. „Den Beamten die Mitgliedschaft bei Konsumvereinen zu verbieten, ist eine Forderung, die etwa auf der gleichen Höhe mit einem Gebote für die Beamten stehen würde, sich nur der Droschken und keiner Pferdebahnen zu bedienen", sagt mit Recht Dr. Crüger. Die Frage scheint so klar zu sein, daſs gewisse Forderungen nur durch blinden Schrecken diktiert werden können. Der Unwille, mit dem man den Genossenschaften gegenübersteht, erinnert nur zu sehr an den Haſs der Arbeiter gegen neue Maschinen, der bei deren Einführung zu Ausschreitungen und Zerstörungen führte. Der Ersatz, den die neuen wirtschaftlichen Organisationen für den von ihnen gestifteten Schaden schaffen, besteht nicht nur in den Vorteilen, welche sie ihren Mitgliedern gewähren. Wenn z. B. in Belgien geklagt wird, die Löhne der kleinen Bäckereien sinken, so kann doch nicht verkannt werden, was gerade die genossenschaftlichen Bäckereien für die Lohnverhältnisse gethan haben. Es handelt sich hier um einen technisch-wirtschaftlichen Fortschritt, die Vorbedingung für weiteren socialen Fortschritt. Und wenn allzu orthodoxe Socialisten sich in dieser Frage an die Seite ihrer Gegner stellen, indem sie behaupten, die Kleinhändler, welche von den Genossenschaften ruiniert werden, sänken zu Lohnarbeitern herab und vergröſsern dadurch die industrielle Reservearmee[1], so verkennen sie dabei

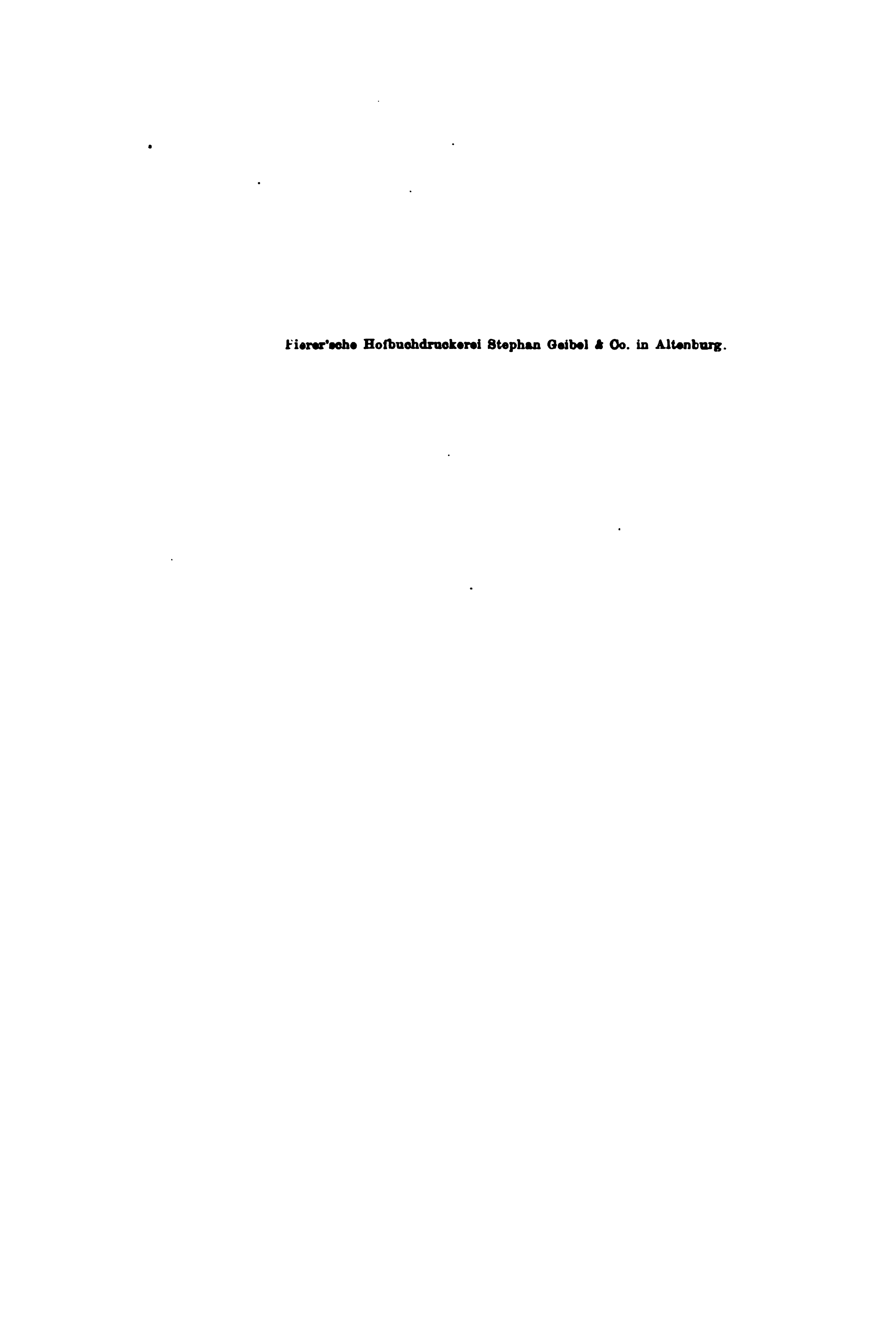
[1] Vergl. Jules Guesde, Le socialisme au jour le jour, 1899.

die Thatsache, daſs bei Verbilligung der Artikel durch die Konsumvereine der Konsum wächst und die Produktion gröſser wird, dadurch also neue Arbeitsgelegenheit geschaffen wird. —

Die rückständigen Formen der alten Wirtschaft verschwinden unter dem Drucke der neuen; das Handwerk kämpft mit dem Groſsbetrieb, der Kleinhandel mit den Groſsbazaren. Verschiedene socialpolitische Maſsnahmen suchen die Leiden der niedergehenden Existenzen zu erleichtern; das ist aber auch alles, was sie können. Die Entwickelung einer neuen Wirtschaftsform hemmen, damit die alte bestehen bleibe, heiſst die Gesetze der socialen Entwickelung vollständig verkennen.

Wir haben die beiden Hauptarten der gewerblichen Genossenschaften kennen gelernt. Das Ergebnis, zu dem wir gelangt sind, bestätigt auch für Belgien, was für andere Länder seit nicht zu langer Zeit festgestellt worden ist: die Entwickelungsfähigkeit der Konsumentengenossenschaften und die Lebensunfähigkeit der Genossenschaften von Produzenten. Die Hoffnungen der Genossenschaftsführer der fünfziger und sechziger Jahre sind nicht in Erfüllung gegangen, die „ideale“ Form hat sich nicht bewährt. Aber noch mehr; diese Form ist auch gar nicht „der Gipfelpunkt des Systems“. Während diejenigen Organisationen, welche den Interessen der Konsumenten dienen, eine wirkliche Socialisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse erreichen, sind die Genossenschaften von Produzenten ihrem Wesen nach nur einzelnen Personen von Nutzen. Während die ersteren zur Verbesserung der modernen wirtschaftlichen Technik beitragen, indem sie den Absatz regulieren, lassen die anderen die vernichtende Konkurrenz bestehen. Und während schlieſslich die Entwickelung der Konsumentengenossenschaften eine Entwickelung vom Kleingewerbe zur Groſsindustrie darstellt, bedeutet die Gründung jeder neuen Produzentengenossenschaft eine Vergröſserung der Zahl von untergehenden Kleinbetrieben. —

Wenn man mit Recht jetzt den Satz aufgestellt hat, diejenige Form der Genossenschaft hätte sich am besten entwickelt, in der die ideale Form nicht verwirklicht worden ist, so muſs gleichzeitig hinzugefügt werden, daſs die nach den Anschauungen der fünfziger Jahre ideale Form eine solche gar nicht ist.



Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band. Viertes Heft.

(Der ganzen Reihe achtzigstes Heft.)

Wilhelm Stolze, Zur Vorgeschichte des Bauernkrieges.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Zur

Vorgeschichte des Bauernkrieges.

Studien

zur

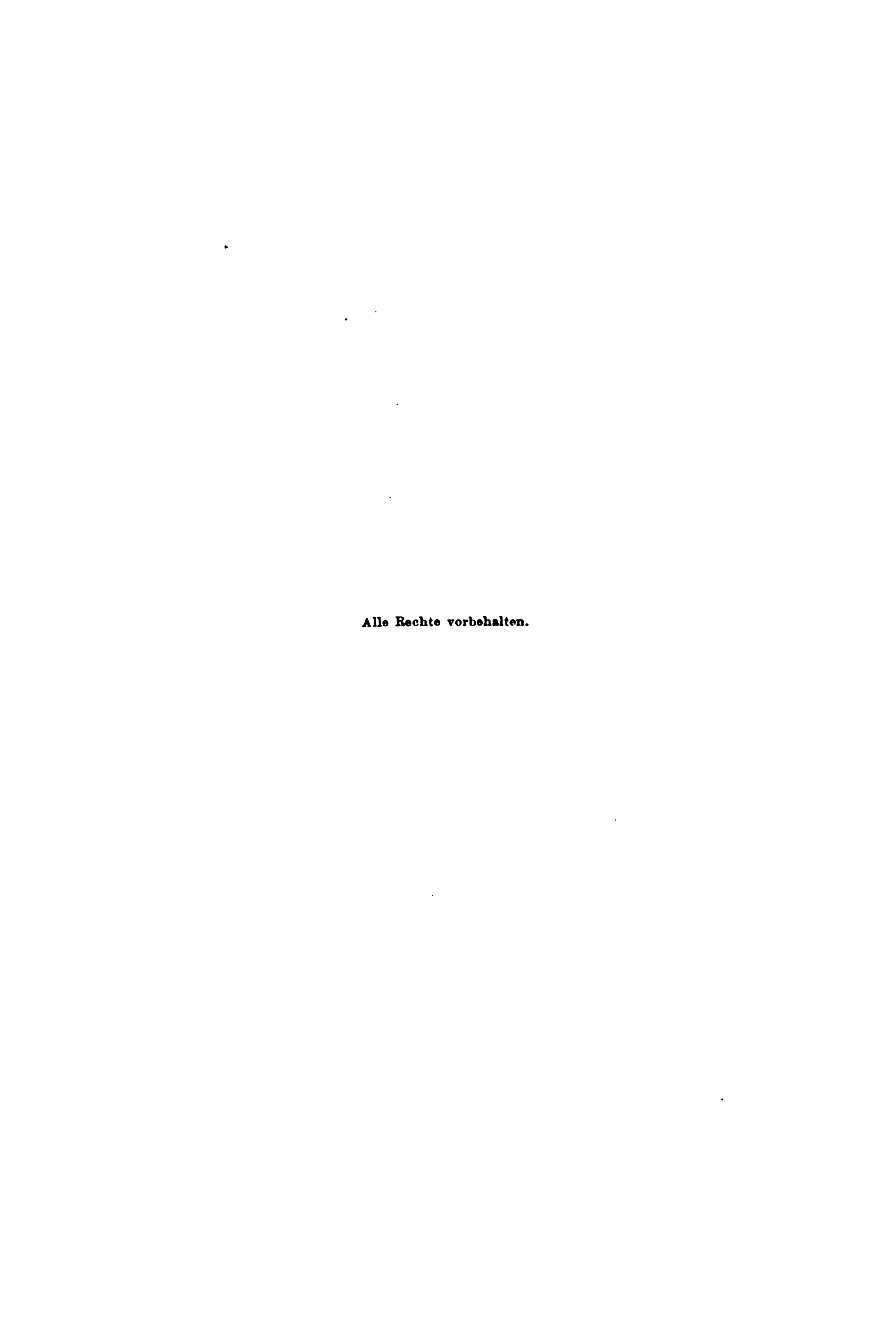
Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte vornehmlich Südwestdeutschlands im ausgehenden Mittelalter.

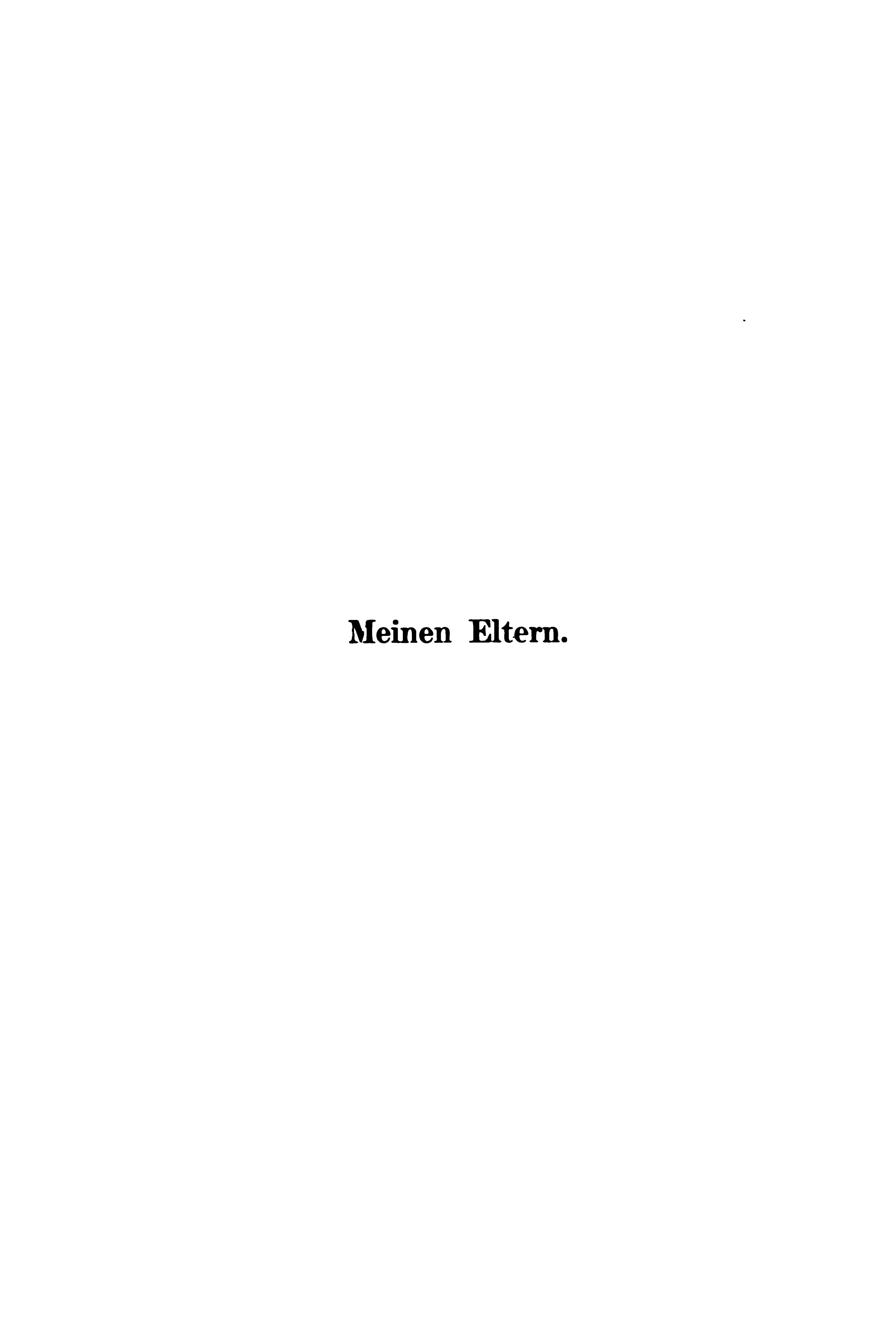
Von

Wilhelm Stolze.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.





Meinen Eltern.



Vorwort.

Die vorliegende Arbeit soll nur eine Skizze zur Vorgeschichte des Bauernkrieges geben. Sie beansprucht nicht, eine in jeder Beziehung abschliefsende Arbeit über dieses Thema zu sein; solche wird erst nach eingehendsten archivalischen Studien geliefert werden können[1]. Wenn der Verfasser sie dennoch glaubt erscheinen lassen zu können, so wird die Thatsache, dafs schon auf Grund des vorliegenden Materials eine genügend gesicherte Anschauung gewonnen werden kann, das vollauf rechtfertigen.

Der Verfasser hat sich auf die schwäbischen und fränkischen Gebiete, die vom Bauernkriege vor allen ergriffen wurden, beschränkt. Der Titel der Arbeit wird sich auch so rechtfertigen lassen: jede Stichprobe wird zeigen, dafs die Resultate dieser Arbeit über Schwaben und Franken auch für die anderen Gebiete, in denen der Bauernkrieg getobt hat, zutreffen.

Entstanden ist die Arbeit aus dem Bedürfnis des Verfassers, sich über die Eigenart dieser Bewegung, ihre Stellung in der Zeit und in der deutschen Geschichte überhaupt klar zu werden. Die Arbeiten, die bis jetzt zu diesem Thema vorliegen, vermögen dem, der sich mit dem Bauernkriege selbst beschäftigt, diese Klarheit nicht zu geben; sie sind entweder von demokratischer Tendenz beseelt: man weifs, dafs die Bewegung, die zur Revolution von 1848 führte, gerade zum Studium jener „Revolution" angeregt hat; noch immer lebt die Tendenz hier und da weiter; oder es haben sich Wirtschaftshistoriker dieses Stoffes bemächtigt, die mit ihrem Versuch, fernher und weithin wirkende materielle Kräfte zur Erklärung heranzuziehen, das Streben des Menschen, wie er zeitlich beschränkt ist, schliefslich unerklärt lassen; einzelne

[1] Es mag hier bemerkt werden, dafs die Archivalien der Kreisarchive Bamberg, Nürnberg und Würzburg dem Verfasser vorgelegen haben; jedoch wurden sie damals mehr auf die Geschichte des Bauernkrieges selbst hin durchgearbeitet, weniger auf die Vorgeschichte. Dankbar mag die freundliche Unterstützung der Archivverwaltungen, vor allem derer von Bamberg und Nürnberg, schon hier erwähnt werden.

Historiker der letzten Jahre haben sich von den Resultaten dieser Geschichtsbetrachtung blenden lassen und sie ohne weiteres übernommen. Nur hin und wieder, in neuester Zeit, hat die Betrachtung des gröfseren Zusammenhangs der Verfassungsgeschichte für die Vorgeschichte des Bauernkrieges fruchtbare Gedanken gebracht: der Verfasser freut sich, feststellen zu können, dafs sich ihm vom Studium des Bauernkrieges her im wesentlichen dieselben Resultate ergeben, zu denen Th. Ludwig in seinem Buche über den badischen Bauer im 18. Jahrhundert und G. v. Below in den tiefgründigen Abhandlungen, die er in „Territorium und Stadt" gesammelt hat, gelangt sind. Eine Monographie wird nichts destoweniger doch noch am Platze sein.

Es ist nicht die Absicht gewesen, zu jeder einzelnen Behauptung, die bisher gefallen ist, Stellung zu nehmen. Wenn schon die allgemeine Stellungnahme des Verfassers einzelnen Arbeiten gegenüber zeigen wird, dafs das so unbedingt nötig nicht war, — wie die Arbeit nur eine Skizze sein soll, so wäre sie damit über den Umfang einer solchen weit hinausgeraten.

Der Verfasser genügt zuletzt noch einer Dankespflicht, wenn er erwähnt, dafs ihm sein hochverehrter Lehrer, Herr Professor Dr. Max Lenz, die Anregung zu einer Arbeit über den Bauernkrieg und damit auch zu dieser gegeben hat. Wieviel er ihm verdankt, wird der ersehen können, der seine eingehende Kritik der Lamprechtschen Deutschen Geschichte Bd. V mit der vorliegenden Arbeit vergleicht. Auch Herrn Professor G. Schmoller gebührt der Dank des Verfassers, da dieser ihn zu einer Seminararbeit über die Lage des Bauernstandes im 15. und 16. Jahrhundert veranlafst und diese zum Vortrage und zur Diskussion zugelassen hat. Der Verfasser kann nicht schliefsen, ohne noch ein Wort tiefster Dankbarkeit dem Altmeister der Geschichte zu widmen, der ihm nicht nur Neigung zu geschichtlichen Studien eingeflöfst hat, sondern auch fortwährende Förderung hat zuteil werden lassen: Rankes Deutsche Geschichte ist ihm ein immer neu sprudelnder Quell der Erkenntnis auch des Bauernkrieges gewesen.

Berlin, im August 1900.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort VII

Einleitung 1

Erstes Kapitel. Die politischen Verhältnisse Südwestdeutschlands vom Interregnum bis zur Reformation der Kirche . 4

Zweites Kapitel. Verfassung und Verwaltung in den südwestdeutschen Gebieten zu Anfang des 16. Jahrhunderts . . 17

Drittes Kapitel. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Südwestdeutschland vor dem Bauernkriege 41

Viertes Kapitel. Kirche und Staat in Südwestdeutschland vor 1525 54

Schlufs 57

In der deutschen Geschichte kann man in Hinsicht auf die staatlichen Verhältnisse zwei Epochen unterscheiden, die sich zwar nicht scharf trennen lassen, die aber doch genau bemerkbar sind.

Die erste Epoche charakterisiert die Gebundenheit des staatlichen Lebens an den Grundbesitz. Es ist die Zeit primitiverer Kultur, in der die Lebenshaltung des ganzen Volkes sich noch eng an den mütterlichen Boden anschliesst; ein Mehr von Grundbesitz soll in dieser Zeit lohnen, was der Einzelne der Gesamtheit gegenüber geleistet, und soll zu weiterem Dienst in ihr verpflichten. Es kommt dabei nicht darauf an, von wem sich dieser Besitz herschreibt, ob vom einzelnen Volksangehörigen, ob von der monarchischen Repräsentation der Gesamtheit. In dem ritterlichen Leben ist diese Anschauung ausgedrückt.

Damit ist für die Zeit, in der der Beruf des Priesters, des Kriegers, des Beamten überhaupt die ganze Kraft in Anspruch nimmt und zur eigenen Bewirtschaftung des Bodens keine Zeit mehr lässt, ein Weiteres gegeben. Indem es sich empfahl (indem es verboten war), selbst den Boden zu bauen[1], ward dieser wieder ausgeliehen; gewisse Abhängigkeitsverhältnisse entstehen[2]. Abgaben von Grund und Boden müssen dem Herrn den Lebensunterhalt zuführen, gewisse Dienste bald mehr politischer, bald mehr wirtschaftlicher Natur sollen ihn in Ausübung seines Berufes unterstützen[3]. Da das Lehns-

---

[1] Vergl. Löher, Ritterschaft und Adel (in Münch. Sitzungsber. 1861, I) S. 375; auch H. Zöpfl, Das alte Bamberger Recht als Quelle der Carolina (1839) S. 64: die Geschlechter, welche ratsfähig waren, durften nur „müfsig“ gehen. Nach Wilda, Gildewesen S. 7[illegible] (ebendort citiert), durften sie ihre „Neringe“ (Nahrung) nicht mit Handwerk „gewunnen hebben“.

[2] Mit G. Fr. Knapp, Die Grundherrschaft in Nordwestdeutschland (in „Grundherrschaft und Rittergut“, Leipzig 1897 S. 88) die Grundherrschaft als die älteste der bekannten Verfassungsformen anzunehmen, ist nach Brunner, Nobiles und Gemeinfreie der karoling. Volksrechte (Zeitschrift der Savigny-Stiftung XIX, Germ. Abt. [1898]) nicht angängig.

[3] In sehr prägnanter Weise drückt Knapp a. a. O. S. 84 dies so aus: Der kleine Betrieb, dem der Bauer vorsteht, ist nicht um seinetwillen und nicht für ihn allein da, sondern ist in erster Linie dazu da, dem Herrn durch Abgaben die Möglichkeit des Bestehens zu gewähren.

wesen immer weiter um sich greift, ergiebt sich also eine staatliche Struktur, die auf den ersten Blick hin privatrechtlichen Charakter zu haben scheint. Die Grund- oder Lehnsherren, die sich vom Bauern den Unterhalt verschaffen lassen, sind und bleiben Staatsbeamte; der Bauer, der sie ernährt, vergilt damit, was sie ihm persönlich an öffentlichen Rechten zu gröfserem Nutzen seiner Wirtschaft abgenommen haben [1]. Diese Abgaben, diese Dienste stellen eine Art von Besoldung dar, eine Besoldung, die der Staat gewissermafsen in Form von Anweisungen seinen Beamten giebt [2]; nichts weiter, kein privatrechtliches Verhältnis ist mit ihnen begründet.

Nur im Zwange der Notwendigkeit hat der Staat eine solche Bindung von Mann zu Mann gestattet. Eine schwerwiegende Decentralisation aller Kräfte war die Folge: sie war vielleicht politisch bedauerlich, aber wirtschaftlich von gröfstem Segen.

Die Kultur des Bodens nimmt unter der Herrschaft des Lehnswesens zu, der Wert desselben steigt; die Bedürfnisse des Lebens werden gröfser, es gestaltet sich reicher aus, Handel und Verkehr blühen immer stärker auf. Langsam und stetig durchbricht die Geldwirtschaft die Naturalwirtschaft. Immer neue Ansprüche an den Staat werden laut: eine stärkere Centralgewalt, die die aufkommenden Gegensätze vermittelt, wird erwünscht. Den centralisierenden Bestrebungen, die also im Interesse der Kultur liegen, entspricht die Naturalwirtschaft nicht mehr; das Geld, „ein Symptom, keine Ursache“ [3], pafst zu den neuen Verhältnissen viel besser. Schliefslich verdrängt es alle naturalwirtschaftlich-lehnsrechtlichen Beziehungen von Mensch zu Mensch.

Die zweite Epoche, die in der deutschen Geschichte erst

---

und was nach Ablieferung des schuldigen Getreides, Geldes oder Kleinviehs noch übrig bleibt, das verzehrt der Bauer mit Weib und Kind.

[1] Bekannt ist, dafs sich im ganzen Mittelalter minderkräftige Volksgenossen an stärkere ergaben; sie gaben damit etwas von ihrer „Altfreiheit“ auf. Um „iren nutz schaffen“ und „irer arbeit nachgeen“ zu können, wollen 1525 die Stühlinger Bauern auf das Recht an der Assistenz bei Blutgerichten verzichten. Vergl. Baumann, Akten zur Geschichte des Bauernkrieges in Oberschwaben S. 192; vergl. auch G. Schmoller, Die sociale Entwickelung Deutschlands und Englands hauptsächlich auf dem platten Lande des Mittelalters (im Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung XII) S. 210.

[2] Vergl. z. B. Karl Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter III, S. 299/300. Auch die Besprechung des Buches von U. Stutz, Geschichte des kirchlichen Benefizialwesens von seinen Anfängen bis auf Alexander III., durch Hinschius in der Zeitschrift der Savigny-Stiftung XVII, Germ. Abt. S. 140. Denn auch auf die kirchlichen Verhältnisse findet Anwendung, was von den staatlichen gesagt ist.

[3] M. Lenz in der Kritik Lamprechts (Sybels Historische Zeitschrift N. F. Bd. 41) S. 410.

mit dem 19. Jahrhundert beginnt[1], ist die der reinen Geldwirtschaft. Der Staat kennt jetzt jene Mittelinstanzen nicht mehr, die das Beamtentum nach Lehnsrecht darstellte: vor ihm stehen jetzt faktisch, nicht mehr nur ideell, alle Individuen gleich da.

Wir kennen jetzt Ausgangspunkt und Endpunkt der ganzen Entwickelung, der politischen sowohl wie der wirtschaftlichen, die, wie wir sahen, in regster Wechselwirkung stehen. Wie waren die Verhältnisse vor 1525, wie waren sie in Südwestdeutschland? Nur auf diese kommt es uns an: denn hier, in den Gebieten des schwäbischen und fränkischen Stammes, ist die Bewegung von 1525 entstanden, hier hatte sie ihre Vorläufer, hier hat sie den Charakter angenommen, der sie uns so merkwürdig macht, und von hier aus hat sich jenes Programm der 12 Artikel verbreitet, dessen Durchsetzung vor allem den Bauern am Herzen lag. Die Resultate, die die Betrachtung der hier bestehenden Verhältnisse ergiebt, werden auch für alle jene Gebiete gelten, in denen ähnliche Bewegungen stattgehabt haben.

Den Weg mag ein Blick auf die Jahrhunderte südwestdeutscher Geschichte weisen, die der Reformationszeit vorangehen. Nicht ohne jedoch auch der Abwandlungen in anderen deutschen Landen zu gedenken; aus der Gegenüberstellung derselben und der in Südwestdeutschland wird der eigentümliche Charakter dieser Entwickelung besonders scharf hervortreten.

---

[1] Die Aufhebung der Patrimonialgerichtsbarkeit erfolgte bekanntlich erst 1850 in Preufsen.

Erstes Kapitel.

Die politischen Verhältnisse Südwestdeutschlands vom Interregnum bis zur Reformation der Kirche.

Nichts ist für die Geschichte Südwestdeutschlands bestimmender gewesen als der Umstand, dafs nach dem Aussterben der Hohenstaufen eine starke, selbständige Centralgewalt hier nicht mehr aufkam: Franken und Schwaben blieben direkt dem Reichsoberhaupt unterstellt; keine Mittelgewalt wie im Norden kam hier wieder empor. Der Geschichte des deutschen Königtums und damit der des Kaisertums ist die Geschichte dieses Reichsgutes untrennbar verbunden.

Auch im Norden gab es Reichsgut, am Niederrhein z. B. Aber während dieses, wie es „zerstreut, inmitten aufstrebender Territorien lag und nicht durch eine gemeinsame Landvogtei zusammengehalten werden konnte, ein Ausscheiden aus der unmittelbaren Verbindung mit dem Reichsoberhaupte sehr erleichterte“ [1], blieb das Reichsgut im Süden, auch unter den schwächeren Kaisern, mit ihm in engem Zusammenhange. Es war gewissermafsen die Domäne des jeweiligen Königs, die immer zu seiner Verfügung stand. Er war hier der Herr; von ihm hingen die Städte ab, die civitates nostrae et imperii [2], die zu den Kosten des Reiches beisteuerten und ihre Kontingente zur Reichsheerfahrt stellten; an seinem Hofe fanden sich die ehemals staufischen Ministerialen ein, ihm folgten die Ritter, die hier belehnt waren. Es ist nicht zweifelhaft, der Grund dafür, dafs vorerst noch der König im Südwesten seine Macht behauptete, während sie ihm im Norden mehr und mehr entschwand, ist darin zu sehen, dafs vorläufig

---

[1] Vergl. A. Werminghoff, Die Verpfändungen der mittel- und niederrheinischen Reichsstädte während des 13. und 14. Jahrhunderts. Breslau 1893 S. 91. Über die Bedeutung dieser Verpfändungen in späterer Zeit vergl. G. v. Below, Territorium und Stadt. München 1900, S. 218.

[2] Vergl. H. Fischer, Die Teilnahme der Reichsstädte an der Reichsheerfahrt. Leipzig. Diss. 1883. Beilage I. S. 37 ff.

noch im Süden Europas die Interessen des Reiches lagen, die er zu vertreten hatte. So verlangt eine Geschichte dieser Lande die Berücksichtigung der gröfsten Zusammenhänge. Wie die Reichsinteressen sich abänderten und sich verschoben, ist für sie von höchster Wichtigkeit.

Da ist denn sehr beachtenswert, dafs diese immer mehr im Osten gefunden wurden.

Die Verbindung zwischen Deutschland und Italien wird immer loser. Seitdem das Papsttum unter den Einflufs Frankreichs geraten war, seitdem sich auch in der Kirche die nationalen Triebe bemerkbar gemacht hatten, hört das deutsche Interesse an Italien auf. Italien wird sich selbst überlassen; die Römerzüge werden seltener; seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts verzichten die deutschen Könige darauf, dort Ordnung zu schaffen. Die Einwirkungen des Papsttums auf die Angelegenheiten der Kirche in Deutschland werden im Laufe der Zeit immer mehr zurückgedrängt: wenn ihm auch noch eine Menge Kanäle bleiben, um seinen Einflufs und seine Wünsche zur Geltung zu bringen, die Selbständigkeit der einzelnen Erzbistümer und Bistümer wird jetzt immer mehr gesichert. Infolge der konziliaren Bewegung wird Staat und Kirche in ein neues Verhältnis zu einander gesetzt: der Staat gewinnt jetzt der Kirche gegenüber eine festere Position; die Ansätze zu den Landeskirchen der späteren Zeit bilden sich. Das Interesse Deutschlands als eines grofsen politischen Ganzen an dem Papsttum und Italien hört also mehr und mehr auf. Die Aufgaben des Reiches, die Aufgaben des Königs und Kaisers werden anderwärts gesucht. Das Reich mufs einen neuen Lebenszweck erhalten.

Im 15. Jahrhundert gewinnen die Verhältnisse des Ostens eine immer gröfsere Bedeutung. Wenn schon seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Slawenwelt immer kräftiger und selbstbewufster auftrat, wenn sie der kolonisatorischen Thätigkeit der Deutschen einen energischen Widerstand entgegenzusetzen begann, so meldet sich jetzt an den Thoren des Occidents immer nachdrucksvoller der Feind, der die Geschicke Deutschlands für lange Zeit aufs nachhaltigste beeinflussen sollte. Immer stärker dringen die Osmanen aus Asien gegen Europa vor; Slawen und Deutsche sehen sich bald genötigt, hierhin Front zu machen; die Zeit ist nicht mehr fern, da päpstliche Abgesandte den Kreuzzug gegen die Ungläubigen predigen zu müssen glauben. Dieser Gefahr gegenüber erscheint jener Staat im Osten als die Vormacht Deutschlands, wie des ganzen Occidents, der sich auf dem Kolonisationsgebiet eben jetzt so mächtig wie nie zuvor ausgewachsen hatte: indem die Habsburger sich bemühen, die Kaiserkrone zu erhalten, indem die Kurfürsten sie wählen, wird die Mission des habsburgischen Hauses anerkannt. Zwar

gelingt es vorläufig dem Hause noch nicht, das Erbe der Luxemburger, das ihm zugefallen, ganz beisammen zu halten. Während die Osmanen noch sich abmühen, ihre Macht in Europa zu konsolidieren, löst es sich in eine Reihe selbständiger Gewalten auf. Aber das Bestreben der Habsburger, des zukunftssicheren Friedrich, wie des bei allem Schwanken doch zielbewufsten Maximilian ging doch immer auf das Ganze des Erbes. Durch Verträge ward vorläufig wenigstens ein engerer Zusammenschlufs der Teile erreicht: eine Vereinigung des Ganzen ward in Aussicht gestellt. Habsburg blieb seine Mission gewahrt: da es die deutsche Königskrone und die Kaiserkrone trug, zeigte es sich, dafs die deutschen Reichsinteressen wie früher mehr im Süden, so jetzt im Osten lagen.

Noch nach einer zweiten Seite hin erschien das deutsche Volk im ausgehenden 15. Jahrhundert stärker als je zuvor engagiert. Man weifs, welche Erregung durch das Volk ging, als im Westen ein kühner Eroberer Stücke deutschen Landes an sich zu reifsen suchte. Der hundertjährige Kampf zwischen den beiden grofsen Westmächten war zu Ende gegangen: noch waren die Vasallen nicht sämtlich zu Boden geworfen; es ist die Entwicklung des 15. Jahrhunderts, das Verdienst des grofsen Königs Ludwigs XI., dafs das geschah: das Reich Karls des Kühnen ward von dem schlauen Diplomaten zerschmettert. Sofort waren auch die Ansprüche des deutschen Königs hier wachgerufen; gewifs war es ein ganz persönliches Interesse, das Maximilian auf diesen Kampfplatz brachte; aber sollte nicht auch der Wunsch des deutschen Volkes, soweit es politisch denken konnte, mit dem seines Königs sich in diesem Falle decken? Wie dem auch sei, genug, auch hier im Westen gewann das Haus, dem des Reiches Schutz anvertraut war, eine Position.

Es ist ersichtlich, von welcher Bedeutung das für den Südwesten sein mufste. Denn Südwestdeutschland ist die grofse Heerstrafse vom Osten nach dem Westen, von dieser zu jener Besitzung der Habsburger.

Wie war es Südwestdeutschland in dieser Zeit der grofsen Abwandlungen im Reiche ergangen?

Wenn noch lange nach dem Interregnum der enge Verband zwischen diesen Gebieten und dem Könige ungelöst blieb, wenn noch lange von ihm die Dienste der einzelnen Stände beansprucht wurden, mit der zweiten Hälfte des 14. und vollends mit dem 15. Jahrhundert ward das anders. Als die Kaiser im Osten ihres Amtes zu walten hatten, bedurften sie der Dienste der kleinen Gewalten des Südwestens nicht mehr: das Land ward sich selbst überlassen. Es ist die Zeit, da das Kampfgetöse hier nie verhallte. Alles ringt nach Selbständigkeit, nach Abschliefsung gegen den Nachbarn; wem das Glück hold ist, wer den Augenblick zu erfassen, die Verteidigungs-

mittel zu nutzen versteht, die die Natur dieser Gebiete für die mittelalterliche Kriegführung so zahlreich bietet, der erreicht sein Ziel.

Im Norden Deutschlands war es den Kleinen und Kleinsten nicht gelungen, ihre Sonderstellung den Gröſseren gegenüber zu behaupten: wir treffen dort ungleich weniger Reichsstädte an; auch die kleinen freien Herren sind dort minder häufig; sie wie die Ritter beugten sich der werbenden Macht des Landesherrn, auf dessen Landtagen sie sich einfinden, dessen Schutz und Schirm sie anrufen konnten. Wenn wir erkennen, daſs das im Südwesten anders war, wenn sich hier die Städte und Ritter wie die kleinen Herren der Macht der Gröſseren erwehrten, so werden wir das gewiſs einmal und vor allem darauf zurückzuführen haben, daſs der König hier, auf dem Boden des Reichs, rechtend und schlichtend immer wieder eingriff. Wie denn wohl die Städte, die später selbständig erscheinen, den Blutbann dem Burggrafen oder dem Landvogt abkaufen konnten, die Bestätigung dieses Kaufes aber und die Übertragung der hohen Gerichtsbarkeit auf ewig vom Könige erst nachsuchen muſsten[1]. Dann aber werden wir uns die Kleinstaaterei, die diese Lande vor allem auszeichnet — vielleicht könnte das Schlesien, wie es vor Matthias Corvinus bestand[2], zum Vergleiche herangezogen werden —, daraus erklären, daſs die Natur hier die Bildung groſser Staaten sehr erschwerte, daſs sie auch dem Kleinsten die Möglichkeit der Selbsterhaltung bot. Es gehörten erst, neben anderen Voraussetzungen, die Mittel moderner Kriegführung dazu, diese Autonomien zu beseitigen.

Es entspricht dem, daſs in dem südlicheren Schwaben die Kleinstaaterei noch um einen Grad mehr entwickelt war als in den anderen Gegenden Südwestdeutschlands; wenn sie auch dort nicht fehlte, so hatten sich doch hier gröſsere Territorien bilden können.

Wir brauchen auf die Bewegung des 15. Jahrhunderts nicht näher einzugehen, nicht zu verfolgen, wie die Städte erst, nachdem sie sich im groſsen Städtekriege des 14. und in dem des 15. Jahrhunderts den gröſseren Machthabern gewachsen gezeigt und ihre Stellung sich gewahrt hatten[3], die hohe Ge-

---

[1] So verkauft Burggraf Friedrich VI. dem Rate der Stadt Nürnberg 1427 alle seine Rechte in der Stadt (Chroniken der deutschen Städte I [1862] Einl. S. XXIII); doch erst 1459 verleiht König Friedrich III. den Bann dem Rat für immer (ibid. S. XXVIII).

[2] Vergl. dazu F. Rachfahl, Gesamtstaatsverwaltung Schlesiens vor dem 30jährig. Kriege (Staats- und socialwissenschaftl. Forschungen XIII, 1).

[3] Vergl. W. Vischer, Geschichte des schwäbischen Städtebundes 1376—1389 (Forschungen z. deutsch. Gesch. II) S. 107. Zu den Streitigkeiten zwischen Städten und Territorialherren im 15. Jahrh. vergl. z. B. K. H. Lang, Neuere Gesch. des Fürstentums Bayreuth. I, 94 ff.

richtsbarkeit erwerben [1], und wie ihre Stellung auf dem Reichstage nun gesicherter erscheint [2], wenngleich sie noch lange wie bekannt von den Fürsten als unberechtigt angesehen wurde [3]. Wir brauchen auch nicht zu zeigen, wie in derselben Zeit wie die Städte auch die kleinen freien Herren in dem Sinne Landesherren wurden, als ihnen die Obrigkeit auch in Gerichtssachen zugestanden wurde; sie hatten, im Besitz von politischen Rechten, die den Rittern nicht eigneten [4], diese ihre Stellung zur Mehrung ihrer grundherrlichen Rechte [5] gebrauchen können. Es genügt der Hinweis darauf, dafs mit der Zeit Friedrichs III. die Bewegung noch nicht abgeschlossen war. Sie dauerte noch bis ins 16. Jahrhundert hinein: Kempten hat sich erst nach langen Streitigkeiten mit dem Abte des Stifts 1525 von der Obergewalt desselben befreit [6]; es gehört zwar nicht hierher, aber es mag doch darauf hingewiesen werden, dafs eine Stadt wie Salzburg noch 1511 den Versuch machte, sich zur Reichsstadt zu erheben [7]; erst nach 1561 war die Hoheit des Trierer Erzstiftes über Koblenz dauernd gesichert [8]. Und dann vor allem: es ist bekannt, in welcher tiefgehenden Erregung sich eben an der Wende des Mittelalters zur Neuzeit die Reichsritterschaft befand. Es ist das eine Erscheinung, die nur Südwestdeutschland eigentümlich ist, und es herrscht noch um sie ein wenig gelichtetes Dunkel. Wir müssen sie kennen lernen; wir müssen den Ursprung und das Ziel der Bewegung in der Reichsritterschaft uns klar machen. Dazu ist es notwendig, dafs wir erst die Vorfrage erledigen, was wir unter der Reichsritterschaft überhaupt zu verstehen haben: denn auch sie ist oft durchaus ungenügend beantwortet worden [9].

---

[1] Vergl. hierzu und überhaupt Fr. L. Baumann, Geschichte des Allgäus II, der zahlreiche Belege beibringt, und v. Stälin, Wirtemb. Gesch. III (S. 723 Anm. 3, S. 726 Anm. 4).

[2] Vergl. P. Brülcke, Die Entwicklung der Reichsstandschaft der Städte. Diss. Göttg. 1881 (Hamburg) S. 72: „Die ursprüngliche Anschauung" — dafs die Städte nur die Mitteilung von den Beschlüssen der „königlichen Fürstentage" (S. 55) entgegenzunehmen hätten (S. 96) — „geht mit der Zeit in die Meinung über, dafs auch die Städte von Rechts wegen zu den Reichsversammlungen gehörten, so gut wie die Fürsten."

[3] Vergl. dazu H. Keufsen, Die politische Stellung der Reichsstädte mit besonderer Berücksichtigung ihrer Reichsstandschaft unter König Friedrich III. 1440—1457. Berl. Diss. Bonn. 1885 S. 6: er bringt hier die Resultate der Gotheinschen Arbeit: Die vermeintliche Ausübung der Reichsstandschaft durch die Städte 1487—1495.

[4] Vergl. v. Zallinger, Ministeriales und milites. (1878) S. 64.

[5] Solche besafsen sie von Anfang an. Zallinger a. a. O.

[6] I. B. Haggenmüller, Gesch. der Stadt und des Stiftes Kempten I, S. 399/400, 421/2, 528/9.

[7] Vergl. G. A. Pichler, Salzburgs Landesgeschichte. Salzburg 1865. S. 296/7.

[8] Vergl. K. Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben I, S. 1343 Anm. 1.

[9] So in der letzten Arbeit, die wir über die Reichsritterschaft

Es dürfte zweifellos sein, dafs wir in den Reichsrittern in erster Linie die ehemaligen milites der Staufer und der Bischöfe und Äbte[1] zu erkennen haben, die, nur[2] zum Kriegsdienst herangezogen und infolge davon die ständige Bemannung von Burgen und festen Plätzen[3], ihren kriegerischen Beruf bewahrt hatten. Und dann dürften auch die Dienstmannen jener kleinen Grafen in diesen Stand getreten sein, die, selbst nicht Fürsten, fremder Landeshoheit unterworfen waren: hier „fehlten alle Ursachen, die eine ähnliche Veränderung in der Stellung dieser Ministerialen hätten hervorbringen können wie bei denen der Fürsten"[4]; während diese eben wegen ihrer politischen Thätigkeit noch fort und fort weitere Lehen erhielten und also zu Landesherren werden konnten, nähern sich die der Grafen mehr dem Ritterstande: schon der Schwabenspiegel scheidet sie nicht mehr besonders von den ritterlichen Unfreien[5]. Eben aus dieser Thatsache vor allem dürfte sich erklären lassen, dafs wir in allen Gebieten Südwestdeutschlands, die um 1500 staatlich organisiert sind, Reichsritter antreffen, ganz gleich, ob sie grofs oder klein sind, ob sie weltlichen oder geistlichen Charakter tragen, und dafs es landsässige Ritter so gut wie gar nicht giebt[6]. Wie die weltlichen Fürstentümer dieser Zeit zusammengewachsen sind aus den verschiedensten kleineren

---

besitzen, in der von A. Overmann, Die Reichsritterschaft im Unterelsafs (Ztschrft. f. Gesch. des Oberrheins, Neue Folge XI): O. vermischt Reichsministeriale und Reichsritter. Dafs das nicht angeht, ist aus der Arbeit von Zallingers, Ministeriales und milites, ersichtlich.

[1] Nach J. Ficker, Über das Eigentum des Reiches am Reichskirchengut (Wiener Sitzungsber. 1872, 3) S. 61, sind bekanntlich „alle einzelnen Güter und Rechte der Reichskirchen als Pertinenzen einer dem Reiche gehörenden Hauptsache im Obereigentum des Reiches". Aus dieser Rechtsanschauung heraus konnten leicht die milites der Kirchenfürsten sich den milites des Reichsoberhauptes gleichstellen, wie denn auch die Dienstmannen der geistlichen Fürsten zu denen des Reiches gehörten (R. Schroeder, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte [3] S. 437). Vergl. auch Ficker a. a. O. S. 416.

[2] Eben darin besteht der Unterschied zwischen Ministeriales und Milites (v. Zallinger a. a. O. S. 14). Im Nordwesten Deutschlands giebt es diesen Unterschied nicht. Vergl. v. Below, Territorium und Stadt S. 34 und S. 177 Anm. 2.

[3] Zallinger a. a. O. S. 55.

[4] Zallinger a. a. O. S. 71.

[5] Zallinger a. a. O. S. 70. Ob die Ministerialen in Bamberg, deren Namen M H. Schuberth, Historischer Versuch über die geistliche und weltliche Staats- und Gerichtsverfassung des Hochstifts Bamberg. Erlangen 1790. S. 127, angiebt, nicht vielmehr milites gewesen sind? Jedenfalls sind die Namen jener Ministerialen dieselben wie die der späteren Reichsritter.

[6] Landessässigen Adel gab es scheinbar nur in der brandenburgischen Markgrafschaft (vergl. Roth v. Schreckenstein, Gesch. der freien Reichsritterschaft II, S. 147); in Baden gab es jedenfalls keinen (vergl. Th. Ludwig, Der badische Bauer im 18. Jahrhundert [Strafsburg 1896] S. 6) und ebensowenig in Württemberg, wie der Umstand beweist, dafs nach dem Tübinger Vertrag kein adliger Landstand mehr existierte.

Territorien, so haben sie die Bildung einer Ritterschaft nicht verhindern können, die als Reichsritterschaft eine interterritoriale Institution war[1].

Das ist eben das Eigentümliche an diesen südwestdeutschen Verhältnissen, dafs sich hier unter dem Schutze des Reiches Elemente des politischen Lebens zusammenschliefsen konnten, die allüberall sonst sich der gröfseren Macht unterwerfen mufsten[2]. Es ist dieselbe Zeit, in der sich im Norden, in Jülich-Berg z. B., eine Ritterschaft „konstituierte als eine Genossenschaft, die die Gesamtheit der innerhalb eines Territoriums ansässigen Ritterbürtigen umfafste"[3], und in der uns zum erstenmal die Bezeichnung der Ritterschaft Südwestdeutschlands als der Reichsritterschaft begegnet[4]. In derselben Zeit also, wo die Ritter im Norden in der Gesamtheit auf den Landtagen anfangen zu erscheinen, wo sie das Interesse des Landes, in dem ihr Besitz liegt, zu dem ihren machen, wird die Ritterschaft Südwestdeutschlands als eine Gemeinschaft aufgefafst, die alle Grenzen der einzelnen Territorien überschreitet. Gewifs erschien auch sie auf den einzelnen Landtagen oder liefs sich wenigstens, da wir von solchen doch erst vom 15. Jahrhundert an sprechen können[5], in den Landesangelegenheiten zu Rate ziehen[6]. Und gewifs waren die Terri-

[1] Die Bildung einer solchen interterritorialen Institution ist nur in Bayern und in Österreich nicht erfolgt; hier waren die Centralgewalten zu stark.

[2] v. Below, Territorium nnd Stadt S. 199. Vergl. auch J. J. Moser, Beyträge zu der ältesten Geschichte der Reichsritterschaft in Schwaben, Franken und am Rhein, bis auf Kaiser Maximilian I., in Maders Reichsritterschaftl. Magazin II (1783) S. 115/6.

[3] v. Below, Die landständische Verfassung in Jülich und Berg (1885) I, S. 11. II, S. 15.

[4] Overmann a. a. O. S. 574. K. H. Lang, Gesch. v. Bayreuth I, S. 102, behauptet, man habe bis 1500 von einer Reichsritterschaft nicht die mindeste Idee gehabt.

[5] Siehe S. 21.

[6] v. Below (Territor. u. Stadt S. 186) behauptet, das sei nicht überall der Fall gewesen; in einigen bischöflichen Territorien — Gierke, Genossenschaftsrecht I, S. 538 Anm. 5, auf den er sich mit beruft, behauptet das nur von Kurmainz — sei das Domkapitel der einzige Stand überhaupt gewesen und bilde für sich den Landtag. Er stützt sich dafür auf Joh. Jak. Moser, Von der Teutschen Reichs-Stände Landen (1769) S. 367 und 370, wo es heifst, dafs es in Kurmainz, Augsburg, Bamberg und Passau keine Landstände gebe. Mosers Angabe bezieht sich aber nach S. 359 § 15 nur auf die Zeit, in der M. schreibt. Der Ankündigung: „Nun will ich unsere einzelne Teutsche Land kurz durchgehen und zeigen, wo Landstände vorhanden sind" u. s. w. folgt von S. 359 ab die Aufzählung der Territorien, um bei ihnen anzumerken, ob Landstände vorhanden sind oder nicht. Mosers Angabe durfte Below also nicht citieren. — Übrigens hat auch sonst Below nicht recht. Der freundlichen Mitteilung des Bamberger Kreisarchivars entnehme ich, dafs im Kreisarchive „aus dem Jahre 1466 als das älteste Dokument über den bambergischen Landtag ein Einladungsschreiben des Bischofs an die Stadt Vorchheim verwahrt wird, zwei Vertreter

[illegible]

[illegible]

S. 54.

[illegible]

günstige Gegen[illegible]
nämlich auf Grund [illegible]
art aufrecht[illegible]
wohl schon der Hinweis darauf [illegible]
hunderts bekannt[illegible] die R[illegible]schaft [illegible]
erkennung ihrer „Standesart“ [illegible]
Historiker, die über die Vorgeschichte des Bauernk[illegible]
haben, nicht, daſs die südwestdeutschen Verhältnisse [illegible]
die norddeutschen und auch die bayrischen.

des Mittelalters zur Neuzeit aufkommende Territorialstaat an sie stellte, wollte sie nicht genügen. Es kam das System auf, das Reich gegen die Anforderungen der Fürsten und die letzteren gegen die Ansprüche des Reiches auszuspielen [1], ein System, das sich hin und wieder wohl als ein zweischneidiges Schwert erwies, das schliefslich aber doch genutzt hat. Die Thatsache, dafs die Reichsritterschaft Frankens genau so gut wie die Schwabens endlich, nach langem Kampfe in der Defensive, eine staatsrechtlich garantierte Stellung aufserhalb der Territorien errang, wird jenes System vollauf rechtfertigen.

In der Reformationszeit aber befanden sich die Ritter noch in der Opposition. Doch wäre es falsch, in der Ritterschaft darum etwa eine Fronde zu sehen: nur in Beschwerden liefs sie erkennen, welch Unrecht ihr zugefügt wurde; nicht mit den Waffen in der Hand erhob sie sich gegen ihre Bedrücker. Dazu fehlte ihr vor allem der Wille.

Denn mannigfach waren doch die Bande, die sie an die gröfseren Herren fesselten. Wie die einschildigen milites der Stauferzeit nur ganz kleine Besitztümer als ökonomische Grundlage ihres Berufes erhalten hatten [2], so sahen sie sich später, als sich ihre Stellung geändert hatte, und die Lebensansprüche stiegen, auf den Dienst in den gröfseren Territorien angewiesen [3]. In der Reformationszeit treffen wir überall in den Territorien auf adlige Beamte. Naturgemäfs ist es, dafs die Ritter vor allem die geistlichen Fürstentümer aufsuchten: hatte sich doch hier, wo die Ritterschaft im Domkapitel vertreten war, und wo sie damit Einflufs hatte auf die Besetzung der höchsten Stelle, fast eine Adelsoligarchie herausgebildet [4]; es

---

[1] Ulmann a. a. O. S. 590.

[2] Below, Territorium u. s. w. S. 33/4 und S. 113.

[3] Die oft aufgestellte These von einem verarmten Adel ist falsch. Es ist unzulässig, wenn man von der ökonomischen Lage des niederen Adels im ausgehenden Mittelalter spricht, nur das vom Vater ererbte Vermögen zu berücksichtigen. Man hat bisher übersehen, dafs der Adel zu jener Zeit nicht nur von den väterlichen Renten lebt. Übrigens ändert sich die Stellung des Adels in ökonomischer Beziehung auch nach der Reformationszeit nicht: der südwestdeutsche Adel unterscheidet sich darin von dem norddeutschen. Th. Knapp, Das ritterschaftliche Dorf Haunsheim in Schwaben (Württemb. Vierteljahrshefte für Landesgeschichte N. F. V [1896]), hat S. 60 ff. nachgewiesen, dafs der Reichsritter selbst nicht in der Zeit, in der er seine Reichsunmittelbarkeit anerkannt sah und seine Rechte erweitert hatte, auf den Hofdienst verzichtete.

[4] Wie zahlreich die Interessen des Adels an den geistlichen Territorien waren, geht aus einem „Fürslag“ hervor, den Claus von Dettelbach, ein fränkischer Adliger, „auf Bitt und Begehren etlicher vom Adel“ 1527 verfafst hat, bei der Gelegenheit, als einige Ritter und die Grafen um Würzburg herum „sich von diesem Lande abzuziehen vermeinten“. Dettelbach sucht sie von ihrem Vorhaben abzubringen, indem er darauf hinweist, was ihnen allen an diesem Fürstentum gelegen. Sie sollten doch bedenken, „dafs aller Kind in diesem Land Fursten werden mochten. Item so finde man die grofse Genad und gutthat, die von den Fursten,

findet sich die [illegible] [illegible]
werden [illegible] [illegible] auch in [illegible] [illegible]
wesensgemäß [illegible] [illegible] die Ritter [illegible]
oft genug der Annahme [illegible] [illegible]
jener [illegible] [illegible] [illegible]
landsässigen [illegible] [illegible]
weltlichen Territorien [illegible] die Amtmänner dem Adel [illegible]
nommen [illegible] in den geistlichen [illegible] Mann [illegible] Ber-
lichingen [illegible] immer nur in den Dienst [illegible]
getreten.

Es [illegible] [illegible] [illegible]
den Territorien [illegible] [illegible] Nicht nur [illegible]
liche Amtleute den Adel in [illegible] [illegible]
Interesse des Landesherrn [illegible][2] [illegible]
des Adels dem des Landesherrn [illegible]
vorkommen, daß sich die Amtleute [illegible]
pflichtungen [illegible] und [illegible] die Ämter [illegible][3]
Die Fürsten [illegible] [illegible] [illegible]
gewiesen; sie waren die Männer der [illegible]

---

je zu zeiten erwählt und [illegible] [illegible]
und nach [illegible] mögen." [illegible]
Fürstentum [illegible] [illegible]
fältige [illegible] [illegible]
auch mit Verwendung [illegible]
geschehen. Kreisarchiv Würzburg [illegible]
S. 175—[illegible]

[2] R. [illegible] [illegible]

[3] Vergl. Ullmann a. a. O. [illegible]

[4] Ich [illegible] [illegible]
von Würzburg an [illegible] Ritterschaft [illegible]
d. Dinstag nach [illegible] Kreisarchiv Würzburg [illegible]
Ritterschaftshandlungen [illegible]
um einen [illegible] Zug [illegible] der Bischof [illegible]
senden will, haben sich die [illegible] Amtleute und [illegible]
weigert. Als der Bischof [illegible] [illegible]
unwillig [illegible] zu reiten [illegible]
und „windig" geworden. Aber [illegible]
sich etliche von ihnen in das [illegible] Würzburg [illegible]
unterredet und ihm dann ihre Ämter und Dienst [illegible] —
Wie stark die Antipathien [illegible] Würzburg waren,
beweist folgender Passus aus dem Brief: Auf dem Tag zu Schwein-
furt ist, wie dem Bischof berichtet wurde, eine Schrift [illegible]
in die Versammlung oder den [illegible] der Ritterschaft [illegible]
worden, worin für beschwerlich angezogen wird, daß sich andere vom
Adel zu würzburgischen Ämtern und Diensten begeben haben, [illegible]
zu Verhinderung und dahin gerichtet, daß der Bischof nicht Diener
bekommen solle. — Man sieht, Bestimmtes weiß der Bischof nicht,
aber er traut dem Adel alles zu. Hans von [illegible] oder [illegible]
leugnet die Berechtigung solchen Mißtrauens; er äußert [illegible] und [illegible]
bietet recht wertvolle Einblicke in das politische Leben dieser geist-
lichen Fürstentümer — dem Bischof gegenüber, die [illegible] Ver-
wandten des Bischofs würden ein solches Vornehmen, wenn sie es
erfahren hätten, nicht ungeahndet gelassen haben.

dem den besonderen Wunsch, in ihrem Gebiet ganz Herr zu sein. Zwei Wege standen ihnen offen. Entweder — sie mufsten diese Velleitäten brechen und sich völlig unterwerfen. Einige Fürsten sind diesen Weg gegangen, zu einer Zeit, als die kaiserliche Centralgewalt zu schwach war, um ihnen hindernd entgegenzutreten. Erreicht haben sie ihr Ziel aber nicht: seitdem fanden sie diese Ritter in dem Lager der Gegner vor[1]. Oder aber — sie mufsten die Herstellung einer Macht zu fördern suchen, die grofs genug war, um die Aufrechterhaltung des Landfriedens zu verbürgen. Wie sich dieser Weg vor allen den geistlichen Fürsten empfahl[2], die ihrem Adel gegenüber ganz besonders ohnmächtig erschienen, so ist es sehr bemerkenswert, dafs eben ein geistlicher Fürst, ein Mann aus dem Südwesten, aus Franken, der gewesen ist, der es als Lebensaufgabe betrachtete, diesen Wunsch zu erfüllen. —

Ziehen wir die Summe der politischen Entwickelung Südwestdeutschlands, soweit wir sie bis jetzt verfolgt haben. Es ist hier eine Kleinstaaterei entstanden, eine Vielheit von politischen Gebilden, die sich selbst überlassen keine Gewähr bot für Ruhe und Ordnung. Um so mehr, als der unterste aller politisch bevorrechteten Stände die richtige Stellung den anderen gegenüber noch nicht errungen hat, und zwar vor allem nicht in Franken und am Rhein, und auch in den Kreisen der Städte das Streben nach Selbständigkeit noch nicht aufgehört hat. Es kommt die Tendenz zum machtvollen Durchbruch, durch Herstellung einer stärkeren Obergewalt „dem Unwesen ein Ende zu machen“[3]. Dem kam man noch von einer anderen Seite entgegen. Wir sahen, wie die Interessen des Reiches andere geworden waren, wie sich die Habsburger im Osten und Westen eine gewisse Vormachtstellung errungen hatten. Der Südwesten, in dem sie Besitzungen von früher her noch hatten, und in dem doch noch weite Gebiete der direkten Verwaltung durch das Reichsoberhaupt vorbehalten geblieben waren, ist die Heerstrafse vom Osten nach dem Westen. Jener Tendenz, dem Unwesen zu steuern, entsprach auf seiten des Kaisers das Bedürfnis, hier Ordnung zu erhalten.

Man weifs, dafs eben das die Gründe gewesen sind zur Schaffung des schwäbischen Bundes[4]. 1488 ins Leben gerufen,

---

[1] Vergl. dazu G. Paetel, Die Organisation des hessischen Heeres unter Philipp dem Grofsmütigen (Berlin 1897) S. 10 ff.

[2] Wohl vor allem Würzburg, das dem Adel gegenüber am ohnmächtigsten ist. Der Bischof tritt erst 1523 in den schwäbischen Bund ein!

[3] Ranke, Über die Epochen der neueren Geschichte S. 127.

[4] Vergl. dazu Ulmann a. a. O. I, S. 55 ff. — Unwillkürlich fällt die Parallele auf, die zwischen diesem Institut und dem Fürstentag in Schlesien besteht, wie ihn Matth. Corvinus geschaffen. Vergl. Rachfahl, Gesamtstaatsverwaltung Schlesiens S. 95 ff.

vor allem, um dem vordringenden Bayern in Schwaben eine gröfsere Macht entgegenzusetzen, hat er im Laufe der Zeit immer mehr den Charakter eines grofsen Landfriedensbündnisses angenommen und als solcher sich immer weiter ausgedehnt, bis er schliefslich unter Karl V. fast ganz Südwestdeutschland in sich vereinigte. Wenn auch naturgemäfs nicht alle Fehden aufhörten und nicht alle Streitigkeiten vor dem Bundestage zum Austrag kamen, die Existenz dieses Bundes, die Macht, die er darstellte, mag manchen kampfesfrohen Mann bewogen haben, sein Schwert in die Scheide zurückzustofsen und zähneknirschend sich ein Urteil gefallen zu lassen, das nach seiner Meinung immer zu Gunsten des Mächtigeren ausfiel. Jedenfalls aber hat dieser Bund die grofse Bedeutung, dafs die Ordnung hier im Südwesten nun viel gesicherter erschien; es mag viel Wahrheit in dem Worte Leonhards von Eck liegen, dafs er vor allem den Städten zu gute gekommen sei; wir müssen bis zum Beweise des Gegenteils annehmen, dafs sich Handel und Verkehr unter seinem Schutze bedeutend gehoben habe.

Der schwäbische Bund hat in den ersten Dezennien seines Bestandes einen viel kleineren Umfang gehabt als in den letzten. Noch ein zweites Organ war daher notwendig, den Landfrieden zu wahren. Es ist bekannt, dafs das ganze 15. Jahrhundert hindurch immer von neuem die Frage erörtert worden ist, wie dieses Instrument beschaffen sein müsse, und dafs erst im ausgehenden 15. Jahrhundert der nationale Eifer, der sich gerade dieser Frage angenommen hatte, befriedigt ward. Er sah sich gar bald bitter enttäuscht: es zeigte sich, dafs die ständische Regierung, wie sie im Reichsregiment und am Kammergericht zum Ausdruck kam, ein Unding war: wie niemand zu den Lasten des Reiches beisteuern wollte, wie sie daher aller Mittel bar war, so konnte sie den weitgehenden Ansprüchen, mit denen sie auftrat, nicht genügend Geltung verschaffen. Das Reichsregiment war dem schwäbischen Bunde gegenüber machtlos. Niemand hörte auf seine Stimme: jener Bund war das Instrument der Ordnung, das man achtete und fürchtete; eben darum war seine Bedeutung hier in Südwestdeutschland auch gröfser, als die des Regimentes. Es ist wohl der Erinnerung wert, dafs er hier den gröfsten Umfang dann gewonnen hat, als sein Konkurrent die eklatanteste Niederlage erlitten hatte.

So war denn hier in Südwestdeutschland wenigstens die gröfsere Einheit hergestellt, die man in einzelnen Kreisen für das ganze Reich ersehnt hatte. Alle jene kleinen Gewalten, die sich hier nebeneinander erhalten hatten, fühlten wieder einen stärkeren Willen über sich. Es war nicht der des Kaisers, auch nicht der eines anderen politischen Faktors von sinnfälliger Bedeutung: denn die mannigfachsten Interessen

walteten in dem schwäbischen Bunde; der Wille zur Ordnung vielmehr war es, dem die Macht zuerteilt war, um sich durchsetzen zu können. Es zeigte sich, dafs er die Welt zu bändigen verstand; jene unruhigen Elemente mufsten sich fügen; mit den Überbleibseln des Mittelalters räumte er auf; neue Werte wurden geschaffen.

Es scheint so, als ob eben das vor allem dem schwäbischen Bunde zu danken sei: was überall sonst in Deutschland bereits im 15. Jahrhundert erfolgt war, die Überleitung des mittelalterlichen Staates zum modernen in dem Sinne des Staates vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, erfolgte hier erst zur Zeit des schwäbischen Bundes. Wenn gewifs auch noch andere Momente zur Erklärung dieser Thatsache in Betracht kommen, wenn sich nur eine Bewegung auslebte, die schon zuvor bestanden hatte, den Einflufs eines die Ordnung garantierenden Bundes auf diese Entwicklung wird niemand zu gering einschätzen dürfen.

Es ist die nächste Aufgabe, diese Entwickelung klarzumachen. Sie soll uns zeigen, wie die Kategorien der Staatsangehörigen, die sich schon frühzeitig von einer direkten Anteilnahme an dem Leben des Staates zurückgezogen haben, dem neuen Staate des 16. Jahrhunderts gegenüberstehen. Irre ich mich nicht, so werden sich die Ansichten von der Lage dieser Klassen der Bevölkerung, die man bisher gehabt hat, als der Korrektur recht bedürftig erweisen.

Zweites Kapitel.

Verfassung und Verwaltung in den südwestdeutschen Gebieten zu Anfang des 16. Jahrhunderts.

Mit dem Übergang der vollen Gerichtshoheit an die einzelnen Territorien und Städte, mit den Stadtrechtsreformationen[1] und der Neuordnung der Landgerichte[2], mit der Bildung von Hofgerichten ist der staatliche Abschlufs der einzelnen politischen Gebilde erreicht. „Die Tendenz, die das Leben der Nation um die Wende des Mittelalters zur Neuzeit überhaupt zeigte, in den einzelnen Landschaften eine sich selber genügende, autonome Gewalt zu erschaffen"[3], hat nunmehr einen Sieg errungen, der von entscheidender Bedeutung sein sollte.

Denn nicht mehr in dem Kaiser, vielmehr in dem städtischen Rat[4], in den Landesherren, die bis dahin nur die höchste Verwaltungsinstanz gewesen waren[5], erscheint nun jener „sou-

---

[1] Über Stadtrechtsreformationen, ihren Ursprung, ihre Bedeutung und ihren Inhalt vergl. K. Koehne, Wormser Stadtrechtsref. vom Jahre 1499, I (Berlin 1897), besonders S. 18 ff.

[2] Diese in den weltlichen Territorien früher als in den geistlichen. In Brandenburg z. B. schon 1447 Reformation des Landgerichts; 1458 wird ein Hofgericht eingesetzt (Lang, Gesch. von Bayreuth I, S. 76/8). In Württemberg wird 1475 ein Hofgericht gebildet (Stälin, Wirtemberg. Gesch. III, S. 375; vergl. auch Acta Borussica, Behördenorganisation, Einl. S. 68). In Bamberg wird erst 1503 das Landgericht reformiert. (Benign. Pfeufer, Beiträge zu Bambergs Topograph. u. Statistisch., sowohl älteren als neueren Geschichte [Bamb. 1792] S. 125 ff.).

[3] Ranke, Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation[7]. Bd. I, S. 222.

[4] Dieser entspricht dem Landesherrn, nicht der Bürgermeister, der nur primus inter pares ist. Vergl. S. Rietschel, Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis (Leipzig 1897) S. 164 gegen v. Below.

[5] Vergl. zu den Ausführungen überhaupt Lor. v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre[3]. — Man wird geneigt sein, einzuwenden, dafs auch vor den Landgerichtsreformationen schon, z. B. in Bamberg und Würzburg, die oberste Gerichtsbarkeit bei den Landesherren gestanden habe. Das ist insofern richtig, als schon lange vor 1500 (in Bamberg seit 1248) die Bischöfe die Richter am Landgerichte setzten. Aber noch bis ins 15. Jahrhundert hinein waren die Landgerichte „königliche

veräne Allgemeinwille" dargestellt, der die Staaten schafft, jener Wille, der die „Unterordnung aller Grundherrlichkeit mit ihren Rechten und Thätigkeiten unter seine Herrschaft verlangt [1].

Selbstverständlich, dafs er dort am prägnantesten zum Ausdruck kam, wo die Interessen der Gesamtheit einheitlich organisiert waren, in den weltlichen Territorien, wo nur ein Herr an der Spitze stand, und in den Reichsstädten, ob sie nun, wie in Schwaben, wo der Grofshandel nur hie und da seine Bedeutung hatte [2], mit von den Zünften regiert wurden, oder ob das Regiment ganz in den Händen der Geschlechter lag, wie in Franken, der grofsen Welthandelsstrafse [3].

Es ist ja bekannt, dafs die alten Ministerialenfamilien die

Landgerichte": im Namen des Königs wird dort gedingt. Seit dem 15. Jahrhundert ist der Name „königliches Landgericht" verschwunden (vergl. H. Zöpfl, Das alte Bamberger Recht u. s. w. S. 95; ebenda ist auch nachzulesen, wie zerfahren die Gerichtsorganisation im 15. Jahrhundert war). Es hängt zweifellos mit der Umänderung der Landgerichte zusammen, dafs seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert unter den Reichsrittern das Bewufstsein entstand, von dem Landgerichte, vor dem sie doch früher ihr Recht gesucht hatten, beschwert zu sein. Die Bamberger Historiker, die über das Landgericht geschrieben haben, haben allerdings die Empfindung eines Unterschiedes zwischen dem Zustand vor 1503 und dem nach 1503 nicht. Doch ist das erklärlich: hat doch diese Umänderung für die grofse Masse der Bevölkerung nur geringe Bedeutung; sie hat Bedeutung nur für die Reichsritterschaft. Und diese beschwert sich denn auch sehr bald. — Welche Bedeutung solche Reformation sonst noch hatte, geht aus den Beschwerden der Würzburger Unterthanen bei L. Fries, Gesch. des Bauernkrieges in Ostfranken II, S. 57, 74, 235 hervor. — In Würzburg scheint das Anzeichen für die Abwandlung der Verhältnisse die Annahme des Herzogtitels seitens des Bischofs zu sein. Wenn auch seit 1168 die Würzburger Bischöfe häufiger als Herzöge zu Franken bezeichnet werden, so hat das doch für die Verwaltung des Bistums keinerlei Folgen (vergl. die Nachweise bei Th. Henner. Die herzogl. Gewalt der Bischöfe von Wirzburg. Wirzburg 1874, vornehml. S. 145). Erst seit Lorenz von Bibra (um 1500) bezeichnen sich die Bischöfe selbst als Herzoge (S. 132). Diese auffallende Thatsache, die Henner S. 142 wohl nicht mit Unrecht aus dem Gegensatz zu den Bestrebungen der Hohenzollern in Franken erklärt, zeigt wohl mit jene Prätension der Bischöfe an, auch über die reichsfreien Ritter in ihrem Gebiet ihre Gewalt auszuüben.

[1] Vergl. dazu L. v. Stein a. a. O. I, S. 46, auch F. Rachfahl, Organisation der Gesamtstaatsverwaltung Schlesiens S. 144 u. S. 227.

[2] Ich verweise hier auf Falke, Gesch. des deutschen Handels. Der Grofshandel entwickelte sich in Schwaben erst im 15. und 16 Jahrhundert. Mit ihn zu heben, hat wohl Karl V. nach dem Schmalkaldischen Kriege die Herrschaft der Zünfte beseitigt, die wiederherzustellen dann nie wieder ernstlich versucht wurde. Ranke, zur deutschen Gesch (G. W. VII) S. 30 ff. dürfte doch gegen L. Fürstenwerth, Die Verfassungsänderungen in den oberdeutschen Reichsstädten zur Zeit Karls V. (Gött. Diss. 1893) S. 102 recht haben: sein Opponent vermag gewichtige Gründe gegen Ranke nicht ins Feld zu führen.

[3] Diesen Unterschied zwischen Franken und Schwaben erkannte schon Fürstenwerth a. a. O. S. 11.

Städte verliehen, als jene Privatvereine, wie man die Zünfte der älteren Zeit wohl genannt hat, in siegreichem Vorwärtsdringen jene spezifisch städtische Politik inauguriert hatten; nur einzelne zogen es vor, sich in die Bürgerlisten aufnehmen zu lassen. Die Verhältnisse in den drei bedeutendsten fränkischen Reichsstädten legen den Schlufs nahe, dafs es eben dort geschah, wo der Ursprung der Stadt aus der Burg noch dadurch deutlich bemerkbar ist, dafs die lehnsrechtliche Verbindung der Geschlechter mit dem Lande noch erhalten blieb, und dafs der städtische Bürger ebensowohl auf dem Lande wie in der Stadt seinen Wohnsitz aufschlagen konnte[2]. Und ebenso sehen sich alle anderen ansässigen Leute zur Erwerbung des Bürgerrechts gezwungen[3]; es wird niemand in dem Bannkreise der Stadt geduldet, der fremder Hoheit unterworfen ist. Damit ist die Grundlage alles modernen Staatslebens geschaffen; ein geschlossenes Gebiet ist jetzt zu einer neuen Einheit zusammengefafst; nur noch die geistlichen Korporationen sind es, die sich ihr entziehen. Und das ist gerade hier von schwerwiegendster Bedeutung. Während in den Territorien wohl diese geistlichen Korporationen auf den Landtagen erscheinen und dort hie und da den Willen zeigen, zu den Lasten der Gesamtheit mitzusteuern, verstofsen sie hier in den Städten oder in deren Territorien, wo es eine

---

[1] G. Schmoller, Die Strafsburger Tucher- und Weberzunft (Strafsburg 1879) S. 487.

[2] Vergl. K. Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt a. M. im 14. und 15. Jahrhundert S. 319 ff. und Lenz in der Kritik Lamprechts a. a. O. S. 400. Was Lamprecht in „Zwei Streitschriften" (Berlin 1897) S. 59 f. gegen Lenz vorbringt, trifft die Sache nicht und widerlegt den Gegner, der von Städten im allgemeinen spricht und nicht, wie Lamprecht ihm supponiert, von Grofsstädten, in keiner Weise. — Lamprecht hätte die Frage, auf die alles ankommt, beantworten sollen, ob die Verhältnisse, die Lenz (vergl. auch Th. Zweifels „Rothenburg an der Tauber im Bauernkriege" S. 357) für Rothenburg nachgewiesen hat, auch für Nürnberg und Ulm z. B. zutreffen. Diese Frage stellt Lenz, und hier hätte Lamprecht den Beweis für die Richtigkeit seiner Aufstellungen erbringen sollen. Lamprecht, dem die Frage, nach der Darlegung der Rothenburger Verhältnisse, offenbar unbequem ist, geht auf sie nicht ein. — Auch hier kann sie nicht beantwortet werden. Ich verweise nur auf Christ. Scheurls Epistel d. a. 1513 (Chroniken der deutschen Städte XI. Nürnberg V. Anhang 16 S. 798), wonach in dieser Zeit wenigstens die Verbindung zwischen Stadt und Land bei Nürnberg ähnlich war wie bei Rothenburg. Es ist wohl anzunehmen, dafs sie auch vor 1504 nicht wesentlich anders gewesen ist. — brigens erkennt auch K. Kaser, Politische und sociale Bewegungen im deutschen Bürgertum zu Beginn des 16. Jahrhunderts (Stuttgart 1899), den Kern der Frage nicht im geringsten, die zwischen Lenz und Lamprecht erörtert wurde. Wie sein Lehrer klassifiziert auch er nur die Städte in gröfsere und kleinere und betrachtet sie, um socialistische Tendenzen in der Bürgerschaft zu ermitteln, durcheinander, ohne der Unterschiede zwischen Reichs- und Landstädten zu gedenken (vergl. besonders S. 237).

[3] Bücher a. a. O. S. 324.

ständische Vertretung nicht gab, gegen den ersten Satz alles städtischen Gemeinschaftslebens, dafs einer für alle und alle für einen zu stehen verpflichtet sind.

In den Territorien hatte die Bildung des neuen Staates naturgemäfs gröfsere Schwierigkeiten zu überwinden als in den Städten. Selbst wenn ein einheitlicher Wille gegeben war, die Durchsetzung desselben war doch recht erschwert. Wir betrachten zunächst die weltlichen Territorien.

In gewissem Sinne hatte eine Einheit hier immer bestanden. Der Landesherr, der in seinem Lande der einzige Grundherr war, hatte nie die Rechte, die er über die Städte besafs, sich streitig machen lassen; wie kaum eine dieser Städte in unserer Zeit schon zu irgendwelcher gröfseren Bedeutung gelangt war[1], so hatte nie eine wehrhafte Bürgerschaft sich unter dem Schutze der Mauern ihrer Stadt seinem Einflusse entziehen können[2]. Wir berührten schon, dafs es einen landsässigen Adel in Südwestdeutschland fast nirgends gegeben habe. Soweit er die Dienste der Landesherren aufsuchte, konnte er nicht gefährlich werden. Schon oft ist auf jene bedeutsame Abwandlung in der Geschichte der Verwaltung des ausgehenden Mittelalters aufmerksam gemacht worden, dafs an die Stelle des beneficiums und des ministeriums das officium tritt[3]: mit Hülfe der Ministerialität, mit der Anwendung des Zeitlehens wird das erbliche Lehen aus der Verwaltung verdrängt[4]. Der Adel war damit dem Herrn ausgeliefert; er konnte wohl in seiner Stellung als Amtmann ab und an als Grundherr erscheinen; zwischen den Landesherrn und dessen Unterthanen konnte er sich darum nicht einschieben. So ist

[1] Ich verweise darauf, dafs München noch eine kleine unbedeutende Stadt war (vergl. I. Janssen, Geschichte des deutschen Volkes [12,4] I, S. 310), und dafs Mainz nur eine geringe Einwohnerzahl hatte (Lamprecht, 2 Streitschriften S. 75).

[2] Es mag hier angemerkt werden, dafs die Behauptung R. Schröders (Deutsche Rechtsgeschichte[3] S. 612), der S. Rietschel, Markt und Stadt S. 150 f. folgt, zum Wesen der Stadt gehöre die Ummauerung, nicht richtig sein dürfte. So wenig sich gegen R.'s Geschichte der Entstehung der Stadt im Anschlufs an die Burg wird einwenden lassen, so sicher ist doch die angegebene These falsch. Zweifellos sind wohl alle politisch selbständigen Städte des ausgehenden Mittelalters durch eine Mauer befestigt: sie soll sie gegen ihre Feinde schützen. Bei den landesherrlichen Städten bedarf es solchen Schutzes nur dann, wenn sie anderweitig nicht geschützt sind. Da das bei Bamberg z. B. der Fall war, so hat der Bischof, allerdings sehr gegen den Willen der Bürger, die Ummauerung nicht zugegeben. Zwischen 1431 und 1439 war eben über das von den Bürgern beanspruchte Recht der Befestigung der Stadt ein heftiger Streit entbrannt. Im Jahre 1525 wird Bamberg eine offene Stadt genannt (in der „Chronik des Bauernkrieges in Bamberg". Manuskript 285 im Kreisarchiv Nürnberg).

[3] Schmoller in den Acta Borussica, Behördenorganisation Bd. I, S. (47)

[4] v. Below, Die städtische Verwaltung des Mittelalters als Vorbild der späteren Territorialverwaltung (Histor. Ztschr. 75, 396—463) S. 414.

dem eine gewisse [illegible] wurde [illegible] beachtetes Zusammen[illegible] zelnen [illegible] Kleinstaaten [illegible] den [illegible] gezogen [illegible] dem Lande [illegible] Ritter [illegible] einer Burg [illegible] war [illegible] Landtage [illegible]

[illegible] Gesch[illegible] [illegible] von Bay[illegible] [illegible] franken [illegible] Bamberg [illegible] Deutschlands [illegible] Deutsche [illegible] Unternehmen [illegible] Weigerung [illegible] willigen [illegible] der Unternehmen [illegible] dieser W[illegible] Kaisers Le[illegible] existiert haben.

[1] Diese [illegible] rittersch[illegible] Burgen [illegible] Landesherrn [illegible] Vergl. Lamp[illegible] W[illegible] S. [illegible]

[2] Dafür [illegible] T[illegible] manches, [illegible] Thatsa[illegible] tagsverhandlungen [illegible] W[illegible] Lehensträger des Landesherrn [illegible] wurde, [illegible] nachweisen, daß [illegible] Territorien [illegible] Entfernung des Adels ein neuer Beamtenstand herausgebildet hätte, oder daß Burg[illegible] als

sein. Das andere aber ist sicher, dafs die Prälaten erst dann Landstände wurden, als die Gerichtshoheit von dem Reiche an seine einzelnen Glieder überging. Mit der Thatsache der Ausbildung des neuen Staates also ist die Landstandschaft der Prälaten nicht nur in zeitlichen, sondern auch in ursächlichen Zusammenhang zu bringen. Wir können vielleicht danach auch die Frage nach der Voraussetzung der ritterlichen Landtagsfähigkeit beantworten; auch für diese Ritter wäre ihr Reichslehen das Kriterium gewesen für ihr Erscheinen auf dem Landtage. Die Teilnahme an der Beratung der Landesangelegenheiten wäre also gewissermafsen das Äquivalent für die Unterwerfung der Ritter, die Ausbreitung der Landeshoheit auch für sie, wie sicher für die Prälaten, die Ursache des Ständewesens gewesen. Wie dem auch sein mag, wir können hier nicht näher darauf eingehen, jedenfalls gab es vor dieser Zeit in Südwestdeutschland keine Landstände; die einzigen Stände überhaupt waren hier bis dahin die Reichsstände, Stände unter ihnen gab es nicht. In der neuen Institution, die jetzt entsteht, kommt das Gefühl der Gemeinsamkeit der Interessen zu lebendigstem Ausdruck. Man hat mehrfach behauptet, dafs damit eine landständische Verfassung in dem Sinne eines staatsrechtlichen Dualismus zwischen Landesherrn und dieser Vertretung des Landes gegeben sei[1]: davon kann nicht die Rede sein. Gewifs betonen die Stände, dafs sie ihre Beschlüsse im Landesinteresse fassen[2], gewifs fühlt sich der Landesherr ge-

Beamte verwendet worden wären. In Württemberg hat sich allerdings ein neuer Adel im Laufe der Zeit entwickelt (vergl. Below, Territor. und Stadt S. 199 Anm. 1), aber dieser neue Adel nahm an den Landtagen nicht teil. — Leider bringt Below a. a. O. S. 207 Anm. 1, wo er für aufserordentlich viele Territorien den Nachweis führt, dafs die Existenz einer Befestigung das Kriterium für die Landtagsfähigkeit gewesen ist, nichts über Südwestdeutschland. — Wie unklar ihm übrigens die hier bestehenden Verhältnisse sind, beweist S. 198 Anm. 1: er spricht hier davon, dafs landsässige Ritterschaften zur Reichsfreiheit übergehen.

[1] Den Ausdruck „staatsrechtlicher Dualismus“ gebraucht F. Rachfahl, Zur österr. Verwaltungsgeschichte (in Schmollers Jahrbuch XXIII) S. 1117, wo er gegen Tezner, Die landesfürstliche Verwaltungsrechtspflege in Österreich, polemisiert, und ebenso Below, Territor. und Stadt S. 255, vergl. auch S. 248 ff. — Es kann hier, bei einer Skizze über die Verfassung und Verwaltung der deutschen Territorien, nicht die Aufgabe sein, genau auf die Belowschen Thesen über die Landst. Verf. einzugehen, wie er sie aufgestellt hat in seiner Landständischen Verfassung von Jülich-Berg (1885—1890), in den Landtagsakten, Einleitung (1895) und in Territor. u. Stadt (1900). Hier kann nur darauf hingewiesen werden, dafs die Darstellung der Landst. Verf., wie sie B. giebt, trotz oder gerade wegen der juristischen Schärfe der Begriffe nicht frei von Widersprüchen ist, und dafs auch seine Anschauung durchaus nicht so begründet ist, wie es scheinen möchte: vieles dürfte konstruiert sein und auf eine petitio principii hinauslaufen.

[2] Was Below vornehmlich von Jülich-Berg sagt, dürfte im allgemeinen auch von den südwestd. Territorien gelten. Zu der Betonung

wöhnlich verbunden, diesen Beschlüssen nachzukommen; da er die Beratungsgegenstände proponiert, so würde er inkonsequent sein, wenn er nun zögerte. Aber niemand kann ihn dazu zwingen; er mufs erst die Beschlüsse billigen, ehe sie Rechtskraft erhalten[1]. Ihm steht die Berufung der Stände zu, die eigener Initiative entspringt[2], zu der er nicht verpflichtet ist[3]. Niemals repräsentieren die Stände ihm gegenüber das Land[4]; wenn sie auch das Landesinteresse als das bestimmende Moment bei ihrer Entschliefsung gelten lassen,

---

des Landesinteresses durch die Stände vergl. Landst. Verf. I, S. 4, II, S. 80/1, Landtagsakten I, S. 59.

[1] Landtagsakten I, S. 55 und Territ. u Stadt S. 244 f. Man wird zugeben müssen, dafs danach von einem „staatsrechtlichen Dualismus" keine Rede sein kann. Wenn B. z. B. Landst. Verf. III, S. 1/2 eingesteht, dafs es sich in dem älteren deutschen Territorialstaat „freilich nicht um einen reinen Dualismus handele, dafs es manches gebe, was beiden Teilen gemeinsam ist," so wird man B. nicht nur zustimmen müssen, sondern wird genötigt sein, den Ausdruck „Dualismus" für unglücklich gewählt zu erklären.

[2] Eben das ist in der Regel der Fall. Nur ganz ausnahmsweise treten die Landstände aus eigener Initiative zusammen.

[3] Verpflichtet war er dazu durch Reichsgesetz bei der Errichtung von Landfriedensordnungen und beim Beginn einer Fehde (vergl. Landst. Verf. I, S. 66 ff.). Sonst war er es nicht. — Es ist zu beachten, dafs Below die Mittel nicht nachweisen kann (Ldst. Verf. II, S. 55), „durch die die Stände den Zweck erreichten, den Landesherren zur Einholung ihrer Zustimmung zu verpflichten." B. hat, um sie zu entdecken, von den von den Ständen später benutzten Mitteln zurückgeschlossen: später machten die Stände „bei Thronstreitigkeiten oder Thronerledigungen durch Aussterben des Geschlechts ihre Unterwerfung von der Gewährung von Konzessionen abhängig" u. s. w. Ist diese Art der Rückschlüsse schon anfechtbar, so beweist sie zudem nicht, was sie beweisen soll: dafs der Landesherr der Zustimmung bedarf, ist nicht bewiesen; wenn das bergische Rechtsbuch (a. a. O. S. 10) davon spricht, so ist die Notiz solange wertlos, als uns der Verf. desselben nicht genannt wird (das Rechtsbuch ist nach S. 5 eine „reine Privatarbeit, entstanden in der Umgebung des Hochgerichts von Opladen"); bewiesen ist nur, dafs der Landesherr die Zustimmung einholt: wenn er sie wieder im gegebenen Falle einzuholen verspricht, so ist das taktisch klug; etwas mehr daraus zu folgern, dürfte petitio principii sein.

[4] Wie Below (Landtagsakten I, S. 58 [hpts. Anm. 6 zu vergl.] u. S. 60, Territor. u. Stadt S. 244) behauptet. B. polemisiert überhaupt gegen Eichhorn und Gierke, die die Landstände nur für sich und ihre Hintersassen die Steuer bewilligen und für die andern Landsassen nur das Dasein einer allgemeinen Landeslast anerkennen lassen; die landesherrlichen Hintersassen seien von der Bewilligung ausgeschlossen worden. Der Ausdruck „Repräsentation", den B. anwendet für die ganze Zeit der landständischen Verfassung, in Bezug auf die „Unterstützung, Kontrolle und Einschränkung durch die Landstände", ist dem 17. Jahrhundert entnommen, einer Zeit, wo ganz zweifellos die reelle Macht der Landstände, ihr Hochgefühl am gröfsten war. Die „Besteuerung der Schatzleute und Freien, die von keinem Grundherrn abhängig sind", wird zwar auf Grund der Bewilligung durch Ritterschaft und Städte vorgenommen, aber doch eben erst, „wenn dieser Beschlufs die Zustimmung des Landesherren hat" (vergl. Anm. 1). Mit dieser Einschränkung fällt der Begriff „Repräsentation".

so ist doch nur der Landesherr und er allein der Faktor, der dieses Interesse kennt und es übersehen kann. Die Verfassung der Territorien, wenigstens Südwestdeutschlands, ist also keine landständische; das Staatsrecht kennt eine solche nicht; vielmehr neigt sie dem Absolutismus zu; wenn auch der Landesherr gewifs noch durch die Landstände in etwas beschränkt ist, der Absolutismus der späteren Zeiten kündigt sich doch hier schon deutlich an. Nur ein Herr regiert das Land.

Eben das ist der Hauptunterschied der weltlichen Gebiete von den geistlichen. Auch in diesen giebt es Stände; sie sind in nicht weniger Kurien zu unserer Zeit geteilt als die in den weltlichen Territorien; die gegenteilige Behauptung hat sich als falsch erwiesen [1]. Aber die Regierung ist hier keine einheitliche: der Bischof mufs sich mit dem Domkapitel in sie teilen. Man weifs, in welchem Mafse dieses Kapitel fortwährend seine Position zu stärken suchte [2]: in den Wahlkapitulationen beschränkte es den Bischof mehr und mehr: „mit der Gewalt der Domkapitel" mufsten die Abgesandten der geistlichen Fürsten auf den Reichstagen versehen sein, zu allen Beratungen über die Landesangelegenheiten verlangten die Domherren zugezogen zu werden [3]. Das hatte seine Bedeutung noch nach einer anderen Seite hin. Wir befinden uns in einer Zeit, wo die materielle Grundlage für alle Regierungen vornehmlich noch der Grundbesitz war. Man kennt die Verfassungen der Bischofsstädte, die oft eine Mehrheit von Gemeinden eher waren als eine einzige Gemeinde. Neben dem Stadtgericht, neben der eigentlichen Stadt gab es eine Reihe von Immunitäten, von denen je eine irgend einem Kapitel zugehörte: aus ihren Einkünften wurden sie erhalten. Es war die Absicht der Bischöfe des 15. Jahrhunderts gewesen, und die Bürger hatten sie geteilt, die trennenden Unterschiede zu beseitigen und die Immunitäten mit dem Stadtgericht in eine Einheit zu verbinden. Das Ziel war erreicht worden: die Interessen der Verwaltung wie des Handels und Verkehrs hatten das in gleich dringender Weise gefordert. Als jetzt das Domkapitel seine Macht zu erweitern suchte, da hatte man hier und da wohl auf diese neuen Zustände Rücksicht

---

[1] S. 10 Anm. 6.

[2] Es ist die Frage, wann das energische Auftreten des Domkapitels hier in Südwestdeutschland begonnen hat. Die im Text gegebenen Thatsachen legen den Schlufs nahe, dafs wir dasselbe nicht vor die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts setzen dürfen.

[3] Man könnte glauben, dafs zwischen dem Domkapitel, in dem die jüngeren Söhne des Adels vertreten waren, und dem Adel, der auf den Landtagen erschien, ein gewisser Zusammenhang politischer Natur bestand. Dem scheint nicht so gewesen zu sein. Soweit ich die Landtagsakten von Bamberg kenne (1521—1525), tritt immer das Domkapitel an der Seite des Bischofs den Beschwerden des Adels schroff entgegen; — vertritt durchaus den Standpunkt der Regierung.

genommen: ich finde, dafs Mainz z. B. 1475 vom Erzbischof ganz dem Kapitel überlassen wird [1]. Aber doch nicht überall. In der Stadt Bamberg, in der eine einheitliche Verwaltung durchgeführt worden war, erregte es den höchsten Unwillen der Bürger, dafs das Domkapitel, nachdem es die Vertretung der übrigen Kapitel übernommen hatte [2], versuchte, den alten Stand der Dinge wiederherzustellen oder doch wenigstens die Verwaltung der Immunitäten von der der Stadt zu trennen [3]. Die Motive zu dieser Mafsregel müssen erst noch klargelegt werden; man bemüht sich vergebens, die Gründe zu erkennen. Jedenfalls ist das e i n e klar, dafs, welcher Art diese auch gewesen sind, die Thatsache eines solchen Vorgehens die Elemente des Widerstandes gegen die Mitregierung des Domkapitels bedeutend verstärken mufste. Wenn man sah, wie ungleich viel energischer die Regierung in den weltlichen Territorien geführt wurde, wie ohnmächtig namentlich dem Adel gegenüber die geistlichen Fürsten waren, so war es naturgemäfs, dafs die Revision der Verfassung dieser Territorien zum Sturze des Domkapitels führen mufste. Die geistlichen Staaten waren also nicht einheitlich organisiert; wie wohl einmal das Domkapitel sich selbst säkularisierte, indem es auf die priesterlichen Funktionen für seine Mitglieder verzichtete [4], und wie es so selbst den Anspruch aufgab, dem

---

[1] Vergl. Chroniken der deutschen Städte XVIII, 2, S. 186.

[2] Benign. Pfeufer, Beiträge zu Bambergs Gesch. u. s. w. S. 109.

[3] Ich setze die Stelle aus den Beschwerden der Bamberger Bürger d. a. 1525 hierher, der ich die Bemerkungen im Text entnommen habe (Bamberger Kreisarchiv, Bamberger II. Serie der Bauernkriegsakten, Fasz. II, 8): „Ander Gebrechenn dy Muntetter betreffendt: 1) Die Muntäten seien mit gemeiner Stadt in allem Mitleiden von Alters her gewesen. Darum haben sie noch einen Mitbaumeister im Burgerhof und ihre mitgeordneten Einnehmer in der Wochenstube. 2) Sie seien seit Menschengedenken dem Bischof nicht weniger „gelobt und gesworen“ gewesen, wie ein anderer Bürger. 3) Wenn man zu Felde zog oder vor Schlösser, Kirchhöfe, Dörfer oder Städte, so sind Stadtgericht und Muntäten miteinander von Vierteiln zu Vierteiln durch Stadtgericht und Muntäten gleicher Weise als ein Volk gezogen. 4) Wenn der Rat zu Bamberg die 4 obersten Hauptleute oder ein Bürgermeister die Gassenhauptleute zu sich erfordert hat, so sind diese, nachdem zu den Muntätenrichtern geschickt war, ohne Widerrede erschienen. 5) Die Gassenhauptleute in den Muntäten sind den 4 obersten Hauptleuten im Stadtgericht mit Gelübden und Eiden „verwandt“ gewesen, und ihre Wächter haben die Losung bei den obersten Hauptleuten sich geholt“. — Und nun untersteht sich ein Kapitel, die Muntäten vom Stadtgericht abzuwenden, was Rat und Gemein ganz beschwerlich ist.“

[4] In Salzburg (vergl. G. A. Pichler, Salzburgs Landesgeschichte S. 299/300). 1514 machte das Domkapitel einen ersten Versuch, sich zu säkularisieren und zwar mit Hülfe des Papstes. Dieser gab dem Drängen des Domkapitels nach. Natürlich widersetzten sich Erzbischof und Landstände: sie suchten das zu hintertreiben. Aber der Papst blieb bei seiner Sentenz.

„gemeinen Nutzen“ zu dienen, so stellten sich dem Interesse des Landes die Interessen einer Adelsoligarchie entgegen, die dem gemeinen Manne unverständlich sein mufsten. Man sieht, wie hier die Ansprüche des Mittelalters noch fortlebten: die Frage war, ob die neue Zeit sie sich gefallen lassen würde.

Noch an anderen Stellen gab es solche Ansprüche, die sich aus dem Mittelalter hinübergerettet hatten. Während dort der Bischof zu schwach war, von sich aus energisch dagegen einzuschreiten, war es hier gerade der Landesherr, der es sich zur Aufgabe machte, sie zu beseitigen, der die Tendenzen der neuen Zeit vertrat. In den gröfseren Territorien, die wir bisher betrachteten, hatte sich die neue Einheit des Staates darin gezeigt, dafs sich die kleineren Gewalten den gröfseren unterwarfen und mit ihrem Erscheinen auf den Landtagen die Oberhoheit derselben anerkannten[1]: in den kleineren und kleinsten Territorien, die zumeist keinen Landtag besafsen[2], stellte nur der Landesherr die Einheit dar: es galt, den Staat erst zu bilden. In der Zeit der Rechtsunsicherheit vom 14. Jahrhundert ab war es gewesen, dafs sich zahlreiche Bauern diesem oder jenem Herrn zu Leibeigenen ergaben[3]; während das Institut der Leibeigenschaft, das mit der früheren Villikationsverfassung in Zusammenhang gestanden hatte, in der Schweiz eben um diese Zeit beseitigt wird[4], während wir in den gröfseren Territorien Frankens im ausgehenden Mittelalter keine Leibeigenen mehr finden[5], wird dieses Institut an zahlreichen Stellen Südwestdeutschlands neu begründet. Nur im Schwarzwald scheint es sich um 1500 noch von früher her erhalten zu haben[6], überall sonst ist es ein durchaus neues Verhältnis, das zwischen Herrn und Bauern besteht. Es ist sehr bemerkenswert, dafs es sich nur in den kleinstaatlichen Gebieten des Südwestens nachweisen läfst. Wie es ein Schutzverhältnis war, das den Bauern zu bestimmten Abgaben, den

---

[1] Ganz richtig bezeichnet Oesterreicher im Archiv f. Bayreuth. Gesch. u. Altertumskunde I, Heft 3 (1830) S. 67, die Klöster in Bezug auf ihre Einnahmen von Seiten der Unterthanen als Beamte des brdbg. Markgrafen. Vergl. auch Th. Ludwig, Der badische Bauer S. 66 ff.

[2] Die Territorien Südwestdeutschlands, die einen Landtag besafsen, findet man aufgezählt bei Gierke, Genossenschaftsrecht I, 540 f.

[3] Vergl. Bücher a. a. O. S. 478 ff. und vor allem S. 485.

[4] Vergl. P. Darmstädter, Die Befreiung der Leibeigenen in Savoyen, der Schweiz und Lothringen (Strafsbg. 1897) S. 61—77. Für die Motive der Befreiung vergl. die Recension in Schmollers Jahrbuch XXIV, 2, S. 360 (818).

[5] Vergl. K. H. Lang, Gesch. v. Bayreuth I, S. 42: L. kennt in Bayreuth nur einige wenige Edelmannshintersassen. In Würzburg giebt es keine Leibeigenen, wie die Beschwerdeartikel der Bauern bei Fries, Gesch. des Bkrgs. in Ostfranken, II, zeigen, ebenso nicht in Bamberg.

[6] Vergl. Gothein, Wirtschaftsgeschichte des Schwarzwaldes I (1892), der verschiedentlich auf die Leibeigenschaft eingeht.

Herrn zum Schutz und Schirm des Bauern verpflichtete[1], wie die Bedeutung des Herrn dadurch gehoben wurde und sein Ansehen deshalb stieg, so ist es sehr wohl möglich, dafs eben das den Übergang jener kleinen Grundherrschaften zu gröfserer Selbständigkeit vorbereitet und ihn bedingt hat: aus dem niederen Adel und aus den Städten, die bald von den Bauern bevorzugt wurden[2], konnte eben mit Hülfe der Leibeigenschaft ein unabhängig gestellter Reichsstand werden: die Leibeigenen waren — man wird es sagen dürfen — das Fundament der Kleinstaaterei im Südwesten Deutschlands. Wenn wir von den kleinsten Gewalten, von den Rittern und Städten nicht hören, dafs sie die Leibeigenschaft ihrerseits noch weiter ausgedehnt haben, so werden wir das aus ihrer Ohnmacht heraus verstehen: dagegen müssen wir es natürlich finden, dafs jene gröfseren Landesherren, wie etwa der Abt von Kempten, eben danach gestrebt haben. Das Bedürfnis, zu verhindern, dafs die Bauern einen andern Schirmherrn suchten, wie das oft der Fall gewesen ist, mag sie ebenso dazu bestimmt haben, wie die aus Gründen der Verwaltung gewifs begreifliche Absicht, einen einheitlichen Unterthanenstand zu schaffen: alle Landeseingesessenen sollten der Hoheit des Landesherrn und keiner andern unterworfen sein. Wenn wir die Herabdrückung der freien Zinser in den niedrigeren Stand der Leibeigenen in Kempten gewifs auch als drückende Mafsregel des Abtes bezeichnen müssen, das Verhältnis, wie es nun zwischen beiden Parteien hergestellt war, brauchte die Zinser doch nicht niederzudrücken; hatten doch andere „ihres gröfseren Nutzens wegen“[3], wie der Abt richtig bemerkt, das Verhältnis aus

---

[1] Über Leibeigenschaft, ihr Wesen und ihren Inhalt vergl. neben Bücher a. a. O. u Gothein noch Ludwig, Der badische Bauer S. 14 f., S. 33 ff. u. S. 67 f., Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben I, 1222 ff. und dann vor allem die verschiedenen Aufsätze von Th. Knapp, Das ritterschaftliche Dorf Haunsheim in Schwaben (Württemb. Vierteljahrsschrift für Landesgesch. N. F. V [1896] S. 1—62), und „über Leibeigenschaft in Deutschland seit dem Ausgang des Mittelalters“ (Ztschrft. der Savigny-Stiftung XIX, Germ. Abt. 16—51 [1898]). Ein dritter Aufsatz „über die 4 Dörfer der Reichsstadt Heilbronn“ (Einladungsschrift des K. Karlsgymn. in H. 1894) ist mir nicht bekannt geworden. Die Ergebnisse dieses Aufsatzes finden sich z. T. in dem erstcitierten Aufsatz. — Auch in den kleinen Gebieten Frankens giebt es Leibeigene. Vergl. neben Bücher, der S. 485 in der Leibeig. einen Ersatz für das 1341 verbotene Pfahlbürgertum sehen will, Oechsle, Gesch. des Bauernkrieges in den schwäbisch-fränkischen Grenzlanden, der S. 70/1 mehrere Beispiele aus der Grafschaft Hohenlohe beibringt, Zweifel, Chronik des Bauernkrieges in Rothenburg o. T., H. Prescher, Gesch. der Grafschaft Limpurg I (1789) und H. Heerwagen, Die Lage der Bauern zur Zeit des Bauernkrieges in den Taubergegenden. Hdlb. Diss. 1899 (S. 60 ff.).

[2] Auf diese interessante Thatsache macht Bücher a. a. O. S. 486 ff. aufmerksam.

[3] Wort des Abts von Kempten bei Baumann, Akten z. Gesch. des Bauernkrieges in Oberschwaben S. 53/4.

eigener Initiative aufgesucht. — Mit der Leibeigenschaft der älteren Zeiten erscheint gewöhnlich die Beschränkung der Freizügigkeit, die Bestimmung verknüpft, dafs die Unterthanen zur Heirat den Konsens des Herrn gebrauchen. Mit der Leibeigenschaft unserer Zeiten sind sie nicht in Zusammenhang zu bringen [1]. Sie sind zwar auch vorhanden. Aber sie haben anderen Ursprung. Wie die Leibeigenschaft den Unterthanenstand einheitlich zusammenfassen sollte, so sollten das Verbot der Ungenossenehe, die Aufhebung des freien Zuges diesen Unterthanenstand dem Landesherrn sichern: durch die Heirat mit Leuten, die verschiedenen Ständen, die anderen Herren angehörten, „käme die oberkait sonst umb gericht, lewt und güter" [2]. Man wird zugeben müssen, dafs dieses Bedenken jene Beschränkungen der Persönlichkeit rechtfertigte; sie erscheinen hart, aber dem neuen Staatsgedanken, wie er sich in Schwaben darstellte, durchaus angemessen [3]. Übrigens wurden sie bald wieder aufgehoben: wie sie in den grofsen Territorien überhaupt nicht mehr existierten [4], so wurden sie in den kleineren auf dem Wege des Vertrages zwischen den einzelnen politischen Faktoren beseitigt. Als die Entwicklung der Kleinstaaterei zu einem Abschlusse gekommen war, schienen diese Bindungen an den Ort nicht mehr geboten. Aber vor 1525 bestanden sie noch. —

---

[1] Vergl. Bücher a. a. O. Ich verweise auch auf den sogenannten Allgäuer Brauch (Baumann, Allgäu II, S. 106) und auf das Wildfangrecht. Vergl. auch Ludwig a. a. O. S. 99.

[2] Wort des Abts von Kempten bei Baumann, Akten S. 60.

[3] Die zahlreichen Beschwerden über die „Ungenossami" 1525 (vergl. Baumann, Akten S. 36 [Pless], S. 58 [Kempten], S. 97 [Brigthal bei Villingen], S. 116 [Kislegg], S. 122 [Memmingen], S. 191 [Stühlingen]; vergl. auch Allgäu II, S. 632; es fällt auf, dafs im Baltringer Haufen, dessen Beschwerdeartikel im Anhang zur Korrespondenz des Ulrich Artzt [Ztschrft des Histor. Vereins für Schwaben und Neuburg, X, 1883] S. 235—266 ediert sind, fast keine Beschwerden über die Ungenossami laut werden) beweisen, dafs den Bauern das Recht der freien Heirat vor noch nicht allzu langer Zeit genommen ist. Vergl. auch Ludwig a. a. O. S. 98. — Der „Abzug" ist entweder an die Zustimmung des Herrn gebunden (Akten S. 61, Allgäu II, S. 630) oder an die Bezahlung einer lokal verschieden grofsen Summe (Akten S. 201/2, vergl. auch Ludwig a. a. O. S. 28. Anm. 2). In Memmingen will der Rat 1525 gestatten, dafs jeder hinziehen darf, wohin er will, wenn er das zahlt, was er schuldig ist (Akten S. 122). Dafs die Freizügigkeitsbeschränkung eine Neuerung ist, beweist die Angabe der „Stadt Ferenbach" im Schwarzwald (Akten S. 219).

[4] „Das Haus Oesterreich", das in Vorderösterr. mit der Leibeigenschaft auch das Verbot des freien Zuges einführte, hatte seinen österr. Unterthanen bereits die Freizügigkeit geschenkt. In Württemberg wird 1514 die Freizügigkeit den herzogl. Kammerunterthanen eingeräumt, die Klosterleute erhalten sie erst 1551. Vergl. Stälin, Wirt. Gesch. IV, 106 u. ibid. Anm. 3. In Bayern ist bereits das Verbot der Ungenossenehe wieder beseitigt. Vergl. S. Riezler, Geschichte Bayerns IV, S. 123. Zu Trier und damit wohl auch zu den anderen geistlichen Territorien vergl. Lamprecht, Wirtschaftsleben III, S. 299/300.

So zeigt die Umwandlung des mittelalterlichen Staates in den neuen, die Bildung einer staatlichen Gewalt in kleinerem Umfange je nach den Verhältnissen, die sie vorfindet, je nach der Eigenart der Landschaft, die ihr Untergrund wird, ganz verschiedene Züge. Hier fühlt sich jener, dort dieser von ihr beengt und in seinem bisherigen Sein gestört: das Recht der ganzen Entwicklung mufs man bestreiten, will man diese Thatsachen bedauern. —

Man hat schon oft die Bemerkung gemacht, dafs mit dem beginnenden 16. Jahrhundert „die Geschäfte der landesherrlichen Zentralverwaltung in einem Grade gehäuft erscheinen, dafs die alte, für einfachere Verhältnisse berechnete Organisation nicht mehr ausreichte“ [1]. Eben mit diesen Abwandlungen hängt das zusammen: eine neue Organisation der landesherrlichen Behörden ward nun verlangt. Und nicht nur das: wie der kleine Staat in jeder Beziehung energischer ist, wie ganz neue Gebiete infolge des wirtschaftlichen Widerstreites zwischen Stadt und Land der staatlichen Fürsorge erschlossen werden, wird ein ganz neuer Beamtenapparat notwendig; immer weitere Kreise der Bevölkerung werden mit ihrem ganzen Sein an den Staat gebunden; neben den alten entstehen neue Beamtenelemente, die nun nicht mehr wie jene älteren auf Grund ihrer Stellung zu den Unterthanen nach Emanzipierung von der Staatsgewalt trachten konnten.

Man sollte meinen, dafs es hier vornehmlich die Kreise der direkten Unterthanen der Landesherren gewesen sind, die nun in die Verwaltung eintraten: hatte doch schon um 1400 in Österreich das Verbot bestanden, die Ämter an den Adel zu verpachten; solche Verpachtung sollte nur an Unterthanen erfolgen, welche unmittelbar dem Landesherrn unterständen, oder sonst an „gemeine Leute“ [2]. Gewifs werden wir die Tendenz, die dahin ging, nicht verkennen können. Vor allem natürlich nicht in den kleineren Territorien, wo meist die einzige Veränderung darin besteht [3], dafs das Ernennungsrecht der Amtleute oder anderer Beamten der Gemeinde von dem Herrn abgenommen wird [4]; hier werden auch weiterhin die

---

[1] Vergl. hierzu und zum folgenden: v. Below, Die Neuorganisation der Verwaltung in den deutschen Territorien des 16. Jahrhunderts (Histor. Taschenbuch, 6. Folge, Bd. VI [S. 309]), wieder abgedruckt in Territor. und Stadt (S. 287), und Acta Borussica, Behördenorganisation, Einl. S. (55 ff.).

[2] Vergl. S. Adler, Die Organisation der Centralverwaltung unter Kaiser Max. I. (Leipzig 1886) S. 173.

[3] Nur hin und wieder finden sich in Schwaben Beschwerden über eine Neuregelung des Kastenwesens. Vergl. Baumann, Akten S. 211 (Leffinger Amt der Grafschaft Fürstenberg). Damit ist auch die Einführung eines einheitl. Mafses gegeben, die wohl eine Erhöhung mancher Abgaben zur Folge haben konnte (Akten von Kempten S. 61).

[4] Vergl. Korrespondenz des Ulrich Artzt X, S. 253 (Rappersweiler

Beamten nur aus den Reihen der direkten Unterthanen gewählt. Aber auch in den gröſseren Territorien war der neue Staat in vieler Beziehung auf diese geradezu angewiesen. In den niederen Verwaltungsstellen, die jetzt erst vielfach begründet werden, sind zur Zeit des Bauernkrieges nur Bürger oder Bauern zu finden. Und auch bei Hofe waren Plätze für sie frei: da der Landesherr Leute nötig hatte, die, gebildet in der Kanzlei oder auf der Universität, mit ihrer Jurisprudenz den verwickelteren Ansprüchen des neuen Staates an seine Angehörigen nachgehen und sie vertreten muſsten [1], und da der Adel dieser Lande, begreiflich genug, seine Söhne nur selten studieren lieſs und das römische Recht wie die Juristen haſste, die sich diesem Staate dienstbar machten, so waren es vor allem Bürgerliche, die zur Verfügung standen: man kennt jene berühmten Doktoren des Rechts, die, nicht immer eigene Unterthanen des Landesherrn, ihre Kenntnisse zu dieser Zeit überall dem Staate nutzbar machten. Aber alle höheren Beamtenstellen besetzte der Fürst doch noch mit dem Adel: überall, auſser in Württemberg vielleicht [2], wir bemerkten es schon, waren die Amtleute Mitglieder dieses Standes; er war am Hofe noch das vorwiegende Element; in den Lehengerichten ist vor allem er noch vertreten, wenn sich auch schon „verständige Leute finden, die nicht Mannen sind" [3]. Vor allem mag dazu neben manchem anderen die Sorge bewogen haben, den Adel an das Territorium zu fesseln und inneren Unruhen vorzubeugen; nicht nur die Gewohnheit, die bei den geistlichen Fürsten gewiſs öfter den Ausschlag gab, vor allem die Ohnmacht des Staates werden wir dafür verantwortlich machen müssen, daſs er den Adel noch in demselben Maſse suchte wie dieser ihn.

Wie oft hat man nicht gesagt, daſs mit der Entstehung des neuzeitlichen Staates der alte Waffenadel verschwunden sei, daſs er sich nur dadurch erhalten habe, daſs er nunmehr statt nach dem Schwerte nach dem Pfluge griff! Für groſse Teile Deutschlands ist das zweifellos richtig: im Nordwesten z. B. verwandelt sich der Ritter in den Gutsherrn. Und auch im Südwesten gehen mit ihm die bedeutsamsten Veränderungen

Bauern); ferner Akten S. 192 3 (Stühlingen), S. 210 (Art. V), S. 274 5 (Allgäuer Bauern).

[1] Man hat bekanntlich das römische Recht in der Vorgeschichte des Bauernkrieges eine groſse Rolle spielen lassen. Wie man dagegen schon richtig bemerkt hat, ist die Ausbreitung desselben mehr Symptom: überall, wo man seine Einwirkungen auf die Dinge zu verfolgen überhaupt sich bemüht hat, hat sich gezeigt, daſs das römische Recht immer nur einer an sich originalen Entwickelung zu Hülfe gekommen ist und nicht erst diese hervorgerufen hat: daſs diese Ansicht die richtige ist, dafür wird auch die vorliegende Arbeit sprechen.

[2] Seit dem Tübinger Vertrag (1514).

[3] Vergl. Stälin, Wirt. Gesch. III, S. 735.

vor. Aber gerade sie haben ihn noch viel länger das Schwert in der Hand behalten lassen als seinen norddeutschen Standesgenossen. Allerdings selten mehr oder gar nicht verwendet er es im Dienste seines ehemaligen Herrn: seine eigene Selbständigkeit, seine politische Sonderexistenz gilt es jetzt zu wahren[1]). Der südwestdeutsche Ritter bleibt Ritter, solange ihn die Fürsten Südwestdeutschlands als Potenz neben sich nicht anerkennen wollen. Erst, als das geschehen ist, hören die Fehden hier auf.

Für das Verständnis des Kriegswesens der südwestdeutschen Staatenwelt ist das von höchster Wichtigkeit. Wenn auch die Abschliefsung der einzelnen Territorien von einander, die gesteigerte Kriegsgefahr, die der Bestand einer Reihe kleinerer Staaten nebeneinander bedeutet, gebieterisch Neuerungen in dieser Richtung forderten, bei den gegebenen Verhältnissen waren vor 1525 die einzelnen Landesherren dazu kaum befähigt. Wie des Adels im Staatsdienst, so bedienten sie sich desselben auch zum Kriegsdienst: nicht nur, dafs ihm, mag er nun auf landesherrlichen Burgen gesessen, mag er seine eigenen in irgend ein Schutzverhältnis zum Lande gestellt haben, die Verteidigung des Landes zustand[2]: zum mindesten in den geistlichen Territorien hatte auch das reisige Lehnsaufgebot, das zum gröfsten Teil noch immer aus Adligen bestand[3], noch seine Bedeutung. Der Adel hatte, vielleicht, ja wahrscheinlich gerade wegen seiner selbständigeren Haltung, die gröfseren Herren noch im Banne. Doch auch hier fingen das Bürgertum und der Bauernstand an zu konkurrieren: wie überall das Soldwesen sich ausbreitete, und wie die Vorliebe für das Fufsvolk zunahm, so sind auch im Südwesten Ansätze dazu zu bemerken. Wo kein Geld vorhanden war, wie bei den brandenburgischen Markgrafen in Franken, griff man wohl zu dem Mittel, das Landaufgebot, das sich hier in allen Gegenden erhalten hatte[4], auch für den Offensivkrieg zu verwerten[5]. In den kleineren Territorien stöfst man auf Klagen der Bauern, dafs sie gegen die alte Gewohnheit länger als

---

[1] Darauf hat schon Lenz a. a. O. S. 408 hingewiesen.

[2] Es gehörte zur Pflicht der Amtleute, von der Burg aus das Land zu schützen. Vergl. auch S. 21 Anm. 2.

[3] Dafs dem so ist, beweisen die Ereignisse in Würzburg und Bamberg vor dem Ausbruch des Bauernkrieges. Dafs auch schon andere Elemente in dem Lehnsaufgebot vorhanden sind, dazu vergl. Lamprecht, Wirtschaftsleben III.

[4] Vergl. die Weistümer bei Grimm, z. B. III, S. 408 (Landgericht zu Crombach in der Wetterau) aus dem Jahre 1496. Vergl. auch die folgenden Anm.

[5] Lang a. a. O. I, S. 72 ff. Auch C. Jäger, Kasimir und der Bauernkrieg in den südlichen Grenzämtern des Fürstentums unterhalb des Gebirges (Mitteilungen des Vereins f. d. Gesch. der Stadt Nürnberg IX) S. 78.

einen Tag zum Kriegsdienst verwendet werden[1], dafs sie nicht mehr nur ihren, sondern auch „frembden Herrschaften und Edelleuten raysen und zuzihen müssen“[2]. Die Erhöhung des Raisgeldes, die sich anderwärts findet[3], weist auf das Bestreben der Territorialherren hin, von dem Adel unabhängig zu werden. So tritt der Bauer neben den Ritter; sein Selbstgefühl nimmt zu, der bürgerliche und bäuerliche Landsknecht fühlt sich dem reisigen Adel gewachsen: gegen die ältere Institution des Rittertums erhob sich die jüngere des bewaffneten Fufsvolks. —

Überall stellen sich also neue Kräfte dem Staate zur Verfügung; Kreise, die sich der Staatsverwaltung lange fernhielten, gewinnen an ihr wieder Interesse; stärker pulsiert das politische Leben.

Da kann es denn nicht ausbleiben, dafs alle jene Angehörigen des Staates, die für die materielle Wohlfahrt der Gesamtheit Sorge zu tragen haben, sich ganz neuen Ansprüchen gegenüber sehen; wenn überhaupt die Folge aller politischen Abwandlungen die Thatsache scheint, dafs das Individuum in materieller Beziehung immer mehr an das Ganze gebunden wird, dem es angehört, so ist das hier besonders ersichtlich[4],

---

[1] Z. B. Baumann, Akten S. 226 (Göschweiler).

[2] Akten S. 193 (Stühlingen).

[3] Z. B. in Kempten: Akten S. 70.

[4] Man wird den Unterschied in der Motivierung der neuen Leistungen der Individuen zu den früher versuchten Motivierungen unschwer erkennen. So wenig man sich der Einsicht wird verschliefsen können, dafs im Zeitalter einer agrarischen Staatsverfassung mit ihrer geringeren Kontrolle der einzelnen Organe diese leichter ihre Macht mifsbrauchen können, so sehr wird man sich gegen eine willkürliche Verallgemeinerung wenden müssen. Wie im Westen Deutschlands überhaupt der Staatsgedanke ungleich lebendiger war als im Osten (vergl. die eingehenden Erörterungen von Belows über den Osten und Westen Deutschlands in „Territor. u. Stadt“), so war der Bauer hier niemals dem Grundherrn ganz schutzlos preisgegeben: der Bauer hatte das Recht, sich über ihn zu beschweren, wenn über dem Grundherrn noch ein Landesherr stand (vergl. z. B. Lamprecht, Wirtschaftsleben III, S. 299/300); wenn dieser mit dem Landesherrn identisch war, so wird man G. Fr. Knapp, Grundherrschaft und Rittergut S. 85, zustimmen müssen, dafs ihm zu quälender Tyrannei die erste aller Bedingungen fehlte, der Zweck. Auch in den Städten läfst sich ein willkürlicher Druck nicht nachweisen: überall dort, wo der Rat hat Rechnung ablegen müssen, ist die Gemeinde schliefslich zu der Ansicht gekommen, dafs ihre Verdächtigungen nicht gerechtfertigt waren. Man hat vielfach das Verhältnis zwischen Grundherrn und Bauern als ein sociales angesprochen, und gerade dieser Bezeichnung verdankt die Darstellung der Verhältnisse des Bauernstandes vor der Reformation eine Unmenge irriger Vorstellungen. Ich möchte mich gegen eine solche Nomenklatur wenden. Denn mit den socialen Verhältnissen in der Zeit der konsequent durchgeführten Geldwirtschaft, wie sie im Gefolge der Revolution von 1789 in Frankreich und von 1848 in Deutschland entstanden sind (erst dieser Zeit verdanken wir das Wort „social“), hat dieses Verhältnis auch nicht die geringste Ähnlichkeit, nicht einmal in dem Norddeutschland dieser Zeit, wo der

wo der Staat ihm in einer bisher unbekannten Form entgegentritt, und wo nicht nur die gesteigerte Verwaltung, sondern auch die erhöhten Anforderungen des Reiches und ganz besonders des schwäbischen Bundes zu bestreiten sind.

Daher kommt es, dafs die Bauern und Bürger gerade in der Zeit der Reformation stärker belastet werden; sie haben die Mehrkosten zu tragen.

Es ist selbstverständlich, dafs das Mafs dieser Mehrbelastung überall verschieden ist. In den kleineren Territorien finden wir wohl eine Vogtbede, ein Vogtrecht neu eingeführt[1]; es ist dort der Fall, wo die Justizverwaltung von der Gemeinde an den Landesherrn übergegangen ist[2]. Nur hier und da ist das „Ungelt" oder der Zoll vermehrt worden, mit dem die Unterhaltung der Wege und Stege, mit dem der Brückenbau bezahlt wurde[3]; wohl möglich, dafs die erhöhten Arbeitslöhne, die der Mangel an Arbeitskräften im 15. und 16. Jahrhundert notwendig machte[4], das bedingten; vielleicht auch, dafs der verwahrloste Zustand der öffentlichen Strafsen, über den die Klagen kaum verstummten[5], eine Reparatur von Grund auf erheischte. Zuweilen sind die Frondienste zahlreicher geworden; wo die wirtschaftliche Stellung des Bauern derart war, dafs er lieber Dienste leistete als Abgaben bezahlte, sind deren mehr geworden[6]; von dem Wunsche, diese Dienste abzulösen, verlautet nichts[7]; ihre Vermehrung entspricht der Erhöhung jener Abgaben an die Verwaltung, von denen wir sonst hören; hier hören wir nichts von ihnen. Verschiedent-

---

Gutsherr erst langsam mit einem wirtschaftlichen Grofsbetriebe beginnt (vergl. Below a. a. O.), garnicht im Südwesten. Wo überhaupt will man die Grenze ziehen zwischen social und politisch bei diesen naturalwirtschaftlichen Verhältnissen im Staatsleben?

[1] Z. B. bei den Fürstenberger Unterthanen, in Stühlingen (Akten S. 201). In den grofsen Territorien Frankens giebt es keine Vogtbede: sie ist wohl in die allgemeine Steuer aufgegangen: dafs „von den eigenen Leuten die Abgabe an den Vogt nicht erhoben wurde", wie M. A. Höfsler, Zur Entstehungsgeschichte des Bauernkrieges in Südwestdeutschland (Lpzg. Diss. 1895) S. 22, behauptet, ist durch nichts bewiesen; es ist sogar höchst unwahrscheinlich, da, wie Gothein in der Wirtschaftsgesch. des Schwarzwaldes zeigt, die Leibeigenschaft älteren Datums in diesen Gegenden noch recht verbreitet ist. Vergl. auch S. 37 Anm. 5.

[2] Vergl. S. 29 Anm. 4.

[3] Z. B. in Stühlingen (Akten S. 200), in Eschingen (ibid. S. 206).

[4] Vergl. G. Schmoller, Zur Geschichte der nationalökonom. Ansichten im Reformationszeitalter (Tübing. Zeitschrift f. d. ges. Staatswissensch. XVI, 1860) S. 514 ff.

[5] Vergl. Schmoller a. a. O. S. 641.

[6] Vergl. Akten S. 113 ff. (Kislegg), S. 123 (Memmingen) — doch hier nur geringe Erhöhung —, S. 191 ff. (Langenerringen), S. 197 (Stühlingen), S. 222 (Hausen), S. 225 (Göschweiler). Beachtenswert ist, dafs die Angehörigen des Baltringer Haufens über die Erhöhung der Frondienste keine Beschwerde führen.

[7] Man hat mit diesem Wunsche, den man als sicher annahm, viel gegen die Grundherren beweisen wollen.

lich ist der Betrag der Frevel, jener Bufsen für begangene Vergehen, gesteigert worden[1]. Gewifs hängt das mit der Verschärfung der Strafen überhaupt zusammen, wie sie, eine Folge des höheren Wertes, den das Gut im Leben, besonders in den kleineren Territorien, erhalten hat, jetzt getroffen wird[2]. Aber ganz zweifellos ist es auch in finanzpolitischen Bedenken begründet: die Mehreinnahmen sollen die eben dadurch mit gewachsenen Ausgaben der Justizverwaltung decken. Diese neuen Auflagen sind nicht überall eingeführt; sie sind lokal bedingt; nur wo für den neuen Staat das Bedürfnis vorliegt, erscheinen sie[3]. Allgemeiner hat sich die Abwandlung der Verhältnisse in der Verwaltung nur nach einer Seite hin bemerkbar gemacht. Da die Beamten, ob sie nun Amtleute, Land- oder Gotteshausschreiber, Kellner oder Forstmeister waren, von allen Leistungen materieller Natur befreit waren[4],

---

[1] Z. B. in Memmingen (Akten S. 124), in Langenerringen (ibid. S. 192), in Stühlingen (S. 195), in Lentzkirch (S. 211). Auch in den 12 Artikeln wird davon berichtet: der 9. handelt davon. Bemerkenswert ist die Erklärung dieser Erhöhung der Frevel durch die Bauern: nach ihrer Anschauung werden sie nicht gestraft „nach gestalt der sach, sondern zu zeitten aufs grofsem neyd, und zu zeitten aufs grossem gunst“. Vergl. auch Fries II, 236.

[2] Ich verweise vor allem noch auf die Freiheitsstrafen: keine Klage ist im Bauernkriege wohl allgemeiner als die, dafs der, „welcher recht leiden mag und verpurgen will, gefengclich vergwältigt“ wird, dafs man ihn „turnt, stöckt und plöckt“: diese Strafe ist nicht nur in den kleinen Territorien, wo sie gewifs als Abschreckungsmittel — der Bauer mufs so lange seiner Arbeit fern bleiben — gedacht ist, nicht als Mittel gegen die Flucht, sondern auch in den gröfseren Territorien festgesetzt worden. Hier allerdings wollen die Bauern das Einturnen mit Fluchtverdacht motivieren: nur „wer unserm g. hern unterworffen ist“, soll in Bamberg nicht „geturnt“ werden. Diese Leute werden damit in Gegensatz gebracht zu denen, welche dem Bamberger Gerichtszwang nicht unterliegen, also reichsfreien Herren angehören (so in Altenkunstatt), und für diese wollen sie das Eintürnen wohl als zu Recht bestehend gelten lassen.

[3] Es liefsen sich noch manche andere neue Auflagen anführen. Doch war nicht die Absicht, alles zu geben. Nur auf die eine Bestimmung möchte ich noch hinweisen, weil sie für die Art der Verwaltung recht bezeichnend ist. Sie erkennt ein gestohlenes Gut, ganz gleich, ob es von dem Bestohlenen selbst oder sonstwie dem Diebe abgejagt wird, dem Landesherrn zu (vergl. Akten S. 189/90 und Fries, Gesch. des Bauernkrieges II, S. 200 u. 236). Diese sonderbare Bestimmung findet darin ihre Erklärung, dafs die Kosten für die Festnehmung des Diebes und seine Gefangenhaltung von dem getragen werden, der bestohlen ist; das gestohlene Gut wird zurückbehalten und dem Besitzer nicht ausgehändigt, um eben davon die Kosten zu bestreiten. Vergl. K. Hartfelder, Zur Gesch. des Bauernkrieges in Südwestdeutschland. S. 353 (16).

[4] In der Stadt Mainz sind sogar alle „Stebler, Werkleute, Weinrüffer, derselbigen Zepfer, Mütter (= Fruchtmesser), darzu alle weltliche Richter, Schreiber undt Vorsprecher“ frei von aller bürgerlicher Beschwerung (Chroniken der deutschen Städte XVIII, 2, S. 108). Die Hirten der grofsen Schafherden, die sich die einzelnen Herren halten

so war es eine Folge der Ausdehnung der Verwaltung, dafs immer mehr Leute befreit wurden und zu dem allgemeinen „Mitleiden“, wie man die Summe aller materiellen Verpflichtungen dem Staate gegenüber bezeichnete, nichts beitrugen; da die Städte und die Gemeinden die Steuern, die sie schuldeten, selbst umzulegen hatten, so mufste für sie die Entziehung von steuerbaren Objekten, die die Ausbreitung der Befreiungen bedeutete, mit einer stärkeren Belastung identisch sein[1]. In gröfseren und kleineren Territorien, in der Stadt wie auf dem Lande finden wir diese indirekte Besteuerung der Unterthanen: es ist die einzige von allen, die der Verwaltung zu gute kommen, die allgemeiner ist.

Bei allen Abgaben an die Verwaltung war das alte Prinzip staatlicher Finanzwirtschaft gewahrt worden, nach dem der Leistung sofort die Gegenleistung folgte: der Beamte erhält sein Gehalt für eine fest abgegrenzte Thätigkeit, und er erhält es von den Unterthanen direkt; was er leistet, ist zu übersehen[2]. Mit den Fortschritten des Staatslebens ist es verbunden, dafs jenes alte Prinzip nicht mehr überall aufrecht erhalten werden konnte: der Staat war dazu im Laufe der Zeiten ein viel zu kompliziertes System von Leistungen geworden; neue Auflagen erwiesen sich als notwendig, deren Berechtigung nicht ohne weiteres ersichtlich sein konnte.

Anderwärts waren die Stände das Organ, diese Auflagen zu erhalten; der Landesherr richtete sich nach ihrem Befinden; in gewissem Sinne war man damit jenem alten Prinzipe treu geblieben. Es ist zu betonen, dafs das in Südwestdeutschland anders war. Hier, in den kleinen Staaten, wo es, wie wir sahen, nur selten Landstände gab, verordnete der Landesherr von sich aus, was er mehr brauchte, und wie es beizutreiben sei. Alle die Abgaben, die die Unterthanen in der Reformationszeit neu zu leisten hatten, waren nicht von den Landständen bewilligt. In den gröfseren Territorien ist höchstens eine von jenen speciellen Steuern, die das Reich von seinen einzelnen

— wir werden noch sehen, aus welchen Gründen —, sind ebenfalls zumeist befreit. Vergl. die zahlreichen Artikel des Baltringer Haufens darüber (Ulrich Artzts Korrespondenz in Zeitschrift des histor. Ver.'s f. Schwaben und Neuburg X, auch VI, S. 316).

[1] An einzelnen Orten versuchte man, solchen Befreiungen vorzubeugen. So wird in dem Weistum von Steinfeld d. a. 1484 (im würzb. Amt Rotenfels) § 11 festgesetzt: es soll niemand da frei sein, er sei edel oder unedel (Grimm, Weist. VI, 49/50).

[2] Es ist klar, dafs bei solchen Verhältnissen aller Zorn über die Mehrforderungen des Staates sich gegen die Beamten richtete. Grupp, Die Ursachen des Bauernkrieges. Die Lage des Bauernstandes um 1500 (Historisch-politische Blätter f. d. katholische Deutschland Bd. 124, Münch. [illegible] S. [illegible], weist richtig darauf hin, dafs darum, weil die Vermehrung der Steuern mit der Vermehrung der Juristen zusammenfiel, die Juristen für professionelle Steuererfinder gehalten wurden.

Gliedern verlangte, vorher von den Landständen gefordert worden[1]. Aber bei all den allgemginen Steuern, deren die Landesherren zu ihrer Regierung bedurften, ist das nicht der Fall gewesen. Wenn auch die alte Bede zuweilen für ein Jahr oder für mehrere mit der Zustimmung der Bürger erhöht worden war, die Zustimmung war doch nur für bestimmte Zeit, zumeist aus bestimmten Anlässen oder garnicht erteilt worden; die Steigerung ihres Betrages, über die sich die Unterthanen einzelner Gebiete 1525 beklagen, war nicht nach ihrem Willen gewesen[2]; sie ist ihnen unverständlich; sie wollten die Steuer nur ihrem alten Charakter gemäfs, wonach sie ein Schirmgeld war, gelten lassen[3]. Die Bede war eine direkte Steuer; neben ihr hatte das ausgehende Mittelalter in dem „Ungelt“, einer Accise vornehmlich von Getränken, auch eine indirekte kennen gelernt. Auch dieses Ungelt finden wir erhöht, vor allem in den Städten, deren Erfindung es gewesen war[4]. In den gröfseren Territorien Frankens war es schon im 14. Jahrhundert eingeführt worden[5]; die Fürstenberger Grafen sahen sich erst jetzt dazu veranlafst; besondere Verhältnisse in den Ortschaften, die sie damit belegten, mögen das nahegelegt haben; wir vermögen es 1525 nur an einigen wenigen Stellen in der Grafschaft nachzuweisen[6].

Das ist überhaupt so bei der Bede wie bei dem Ungelt: nur hier und da werden sie als Neuerungen erwähnt: sie sind nicht die Einnahmequellen, aus denen überall die Mehrkosten des Staates bestritten werden können.

Solche waren den Landesherren in anderen Verhältnissen gegeben: die Thatsache, dafs die Unterthanen nicht Eigen-

---

[1] In Bamberg fand ich die Notiz, dafs eine Türkensteuer eingefordert worden war. Man beschwert sich nur darüber, dafs sie nicht von allen Ämtern erhoben worden sei. In Rothenburg o. T. war seit 1522 eine Klauensteuer und ein Bodengulden verlangt worden, die letztere Abgabe zweifellos ebenfalls der Türken wegen. Vergl. Heerwagen a. a. O. S. 80 u. S. 39.

[2] Über eine Erhöhung der Steuer hören wir nur aus Kempten (Akten S. 69), aus dem Fürstenberger Gebiet (Akten S. 210, 213, 215, 216, 219) und aus Würzburg (Fries II, 19, 73, 201/2, 235). Nur in W. wird die Steuer Bete genannt. Es mag übrigens angemerkt werden, dafs nicht alle würzb. Städte Beschwerde über die neue Steuer führen. In Bamberg scheint die Steuer nicht erhöht worden zu sein. — In Stühlingen und im Fürstenberg. Unadingen (Akten S. 200 u. 216) ist die Steuer nicht erhöht, dafür aber eine neue unter dem Namen „Bundgeld“ erhoben (vergl. auch Akten S. 199).

[3] So z. B. in Ochsenhausen (Ulrich Artzt X, S. 246) und häufiger.

[4] Vergl. Kaser, Socialpolit. Bewegungen u. s. w. S. 54, 73 ff., 94; auch Fries II, 74.

[5] Vergl. Gramich, Verf. u. Verw. d. Stadt Würzb. S. 13; Pfeufer, Beiträge u. s. w. S. 206.

[6] Nur in Rietberingen, Deckingen und Unadingen (Akten S. 213/4, 215, 216; nicht 212).

tümer ihres Grund und Bodens waren, dafs sie zu mannigfachem Recht ihn besafsen, gab ihnen bei dem Steigen des Bodenwertes und der Nachfrage[1] nicht nur die Handhabe, sondern auch das zweifellose Recht, von den Besitzern des Landes mehr zu verlangen, als sie bis dahin verlangt hatten. Es ist zu betonen, dafs es nicht die jährlichen Abgaben gewesen sind, die vermehrt wurden; diese Abgaben waren von lange her fixiert; es war unmöglich, sie zu steigern[2]. Man hat denn auch die Beobachtung gemacht, dafs weder die Lasten der Hofbauern, jener Bauern, die die Höfe der Herren zumeist wohl auf Lebenszeit[3] besafsen, noch die der Lehenbauern, die ein Lehen bald dieser, bald jener Qualität vom Herrn bebauten, verändert worden sind; bei den Sölden, die erblich ausgethan waren, war das absolut ausgeschlossen. Vom 15. bis zum 19. Jahrhundert ist der Betrag der Getreideabgaben sowohl wie der Küchengefälle immer derselbe geblieben[4]; nur die Grasgült der Lehner ist ein wenig gröfser geworden[5]. Die Landesherren hatten also darauf verzichten müssen, die jährlichen, die regelmäfsigen Leistungen der Unterthanen zu erhöhen; aber nichts hinderte sie, das zu thun bei den unregelmäfsigen, bei den Abgaben, die gelegentlich des Wechsels des Gutes aus einer Hand in die andere erhoben wurden. Schon

---

[1] Vergl. den Ausspruch der Kemptener Gotteshausleute (Akten S. 64): die guter yetz bey unsern zeiten und tagen gröfser und höcher im werd angesechen und geschätzt werden, dann bey unser vorfaren und eltern. Grupp a. a. O. S. 26 spricht im Anschlufs an Janssen II[6] S. 230 von der Entwertung des Grundbesitzes. Lamprecht dürfte (in seiner Deutschen Geschichte V, S. 82) gegen beide doch wohl recht haben.

[2] Vergl. dazu und zum folgenden die sehr eingehenden Erörterungen von Th. Knapp, Das rittersch. Dorf Haunsheim S. 26—44 cc. Die Resultate dieser Arbeit glaubte ich verallgemeinern zu dürfen, weil ich nirgendwo eine gegenteilige Bemerkung gefunden habe. Grupp (a. a. O. S. 174) hat mehrere Salbücher durchgesehen, nirgends aber eine nennenswerte Erhöhung der Gülten gefunden.

[3] Das geht aus den Bauernkriegsakten deutlich hervor. Vergl. auch Baumann, Gesch. des Allgäus II, S. 640. Zu den Kategorien der Bauern vergl. übrigens auch Bücher a. a. O. S. 682: die Bemerkung, dafs es in der Nähe von Frankfurt a. M. nur Erbpacht (selten) und die Landsiedelleihe giebt (Zeitpacht nur bei Wiesen und Weinbergen), stimmt mit der Angabe des „Werkes über den Zustand Bayerns" (1825) bei Hausmann, Grundentlastung in Bayern (Strafsbg. 1892) S. 83 überein, wonach in den Mainkreisen wie in dem Gebiete der Rezat „fast" nur erbrechtbare und zinspflichtige Güter anzutreffen sind.

[4] In der Zeit vom 15. bis zum 19. Jahrhundert sind überhaupt die südwestdeutschen Verhältnisse sehr stetig geblieben. Vergl. Ludwig, Der badische Bauer, S. 97/8.

[5] Aufserdem wird von den Hofbauern und den Lehnern in der Zeit zwischen 1480 und 1559 (ob erst nach 1543, in welchem Jahr in Schwaben die Konstituierung der freien Reichsritterschaft erfolgt? vergl. Overmann a. a. O. S. 578) als neue Abgabe der Vogthaber verlangt. Vergl. Knapp a. a. O. S. 34 ff.

seit langer Zeit, wohl noch seit den Zeiten der Villikationsverfassung kannte man in Südwestdeutschland den Handlohn oder Erschatz[1], die Abgabe bei der Übernahme des Gutes, und die Steuer, die bei dem Verkauf desselben[2] und bei dem Tode des Besitzers beigetrieben und je nach der Höhe des Betrages als Besthaupt oder Todfall bezeichnet wurde[3]. In Franken war auf dem Lande der Handlohn allgemein verbreitet; das Besthauptrecht scheint nur eine Einrichtung der kleineren Territorien gewesen zu sein[4]. In weiten Gebieten Schwabens war der Handlohn schon vor 1500 anzutreffen und ebenso das Besthauptrecht. Aber nicht überall. Es ist die Folge der Umbildung des Staates, dafs beide Abgaben nun allgemeiner werden; als die Leibeigenschaft ausgedehnt wird, als das Bestreben dahin geht, einen einheitlichen Unterthanenstand zu bilden, wird auch von denen, die bisher davon befreit waren, ein Handlohn und ein Besthaupt verlangt[5]; gewöhnlich, aber durchaus nicht immer werden beide zusammen eingeführt; man wird sich vor voreiligen Generalisationen hüten müssen. Noch in anderer Weise sucht man höhere Beträge aus dem Grund und Boden zu erzielen: wenn die Lehengüter erledigt sind, werden sie zertrennt und die einzelnen Teile dann als Lehen weiter behandelt; es ist das eine Mafsnahme, zu der die Landesherren[6] ganz zweifellos berechtigt waren.

Alle diese neuen Steuern, die man vielleicht als Erbschafts- und Grundsteuern bezeichnen kann, sind vornehmlich

---

[1] Zuweilen auch Auffahrt genannt (Ulrich Artzt X, S. 249).

[2] Zuweilen als Abfahrt bezeichnet (Ulrich Artzt a. a. O.).

[3] Wo das Todfallrecht besteht, hat der Grundherr ein Anrecht auf die ganze Mobiliarhinterlassenschaft, wo das Besthauptrecht, nur auf das beste Stück (Rind, Pferd, bei Frauen Kleid u. s. w.).

[4] Wohl möglich, dafs dieses Besthauptrecht mit der Leibeigenschaft, wie wir sie hier finden, in Zusammenhang zu bringen ist; in unserer Zeit wird es auf die Zinser, in Kempten z. B., ausgedehnt.

[5] Der Handlohn oder Erschatz läfst sich als neue Steuer nachweisen in Kempten (Akten S. 64), Kislegg (ibid. S. 116), in Oepfingen und Griesingen (Ulrich Artzts Korresp. X, S. 243; ob er in Baltringen ibid. S. 237 neu ist?), in Risstissen (ibid. S. 249), in Rottenacker (S. 255 u. 257) und in Schemmerberg (S. 260); in Bufsmannshausen (Korr. VI, S. 322) müssen die Erbgüter beim Verkauf mehr bezahlen, die Lehengüter, deren Handlöhne gestiegen sind, werden zertrennt; in der würzb. Abtei Schwarzach Handlohn erhöht (Fries II, 307 u. 316). — Das Besthaupt resp. der Todfall neu eingeführt in Kempten (seit 60 oder 70 Jahren 1525) (Akten S. 61 u. 63 [geg. Zinser nur Besthaupt]), in Kislegg (S. 116), in Langenerringen (S. 161), in Unadingen (S. 215), in Neustadt (seit 1523 cc. S. 217), in den „Telern" (hier nur dann ein „Fall" zu bezahlen, wenn ein Lehengut verkauft wird, S. 218), in Risstissen (Korresp. X, S. 249), ferner im würzb. Schwarzach (Fries a. a. O.).

[6] Nur diese, nicht die Grundherren. Denn nur bei den Lehengütern war es möglich, solche Teilung vorzunehmen; der Besitz der Hofbauern war gebunden (vergl. Knapp, Haunsheim S. 25).

die Steuern der kleinen Landesherren; sie lassen sich vor allem in Schwaben nachweisen, doch auch das „Bodengeld“ im Rothenburgischen werden wir dazu zu rechnen haben[1]; wenn in der würzburgischen Abtei Schwarzach die Handlöhne erhöht sind, wenn in den bambergischen Städten für das Schreibgeld, das bis dahin bei Übernahme eines Grundstückes gezahlt wurde, der Handlohn gefordert oder, wo man ihn bereits kannte, gesteigert wurde[2], so beweist das, daſs man sich dieser Grundsteuer auch dort zu bedienen wuſste, wo sie schon bekannt war.

So wird überall, wo es anging, der Grund und Boden höher bewertet; wo sich andere Wege empfahlen, wurden sie, wie wir sahen, eingeschlagen; jedenfalls wachsen allüberall die Ansprüche des Staates. Es ist klar, daſs man diese Thatsache, deren Berechtigung nicht immer ersichtlich war, als Willkür deutete und deuten muſste: aber es ist ebenfalls, denke ich, deutlich, daſs es nicht Willkür, daſs es die Folge der gänzlich veränderten Bedingungen des politischen Lebens war, wenn jetzt die Individuen auch in materieller Beziehung stärker an die Gemeinschaft, an den Staat gefesselt werden, wie er sich gebildet hatte.

Die Frage ist, ob sie diese stärkere Bindung unbeschadet ihrer Existenz vertragen konnten; die Frage ist, kaum aufgeworfen, schon bejaht; denn ein Unding wäre es, ein Selbstmord gewissermaſsen, wenn der Staat seinen Mitgliedern unerträgliche Bedingungen auferlegen wollte. Wenn man dennoch die Frage hat geglaubt verneinen zu müssen, so ist nicht nur der Mangel eindringender Erkenntnis in die Eigenart kleinstaatlichen Lebens, die Vorliebe daran schuld, Bemerkungen, die man bald hier, bald da gemacht hat, zu verallgemeinern, sondern auch demokratische Tendenz und die Doktrin, die das 19. Jahrhundert mit seiner neu erworbenen politischen und wirtschaftlichen Freiheit erzeugte, und die von einem falschen, unhistorischen Begriff der Freiheit und von einer starken Überschätzung der materiellen Güter im Leben ausgeht.

Obwohl wir also denen nicht zustimmen können, die aus einem wirtschaftlichen Notstand heraus die Erhebungen des

---

[1] Vergl. S. 36 Anm. 1.

[2] Vergl. Art. 6 u. 8 der Beschwerden der „Stet des Bambergischen Stifts“ (Bamberg. Archiv. Bamberger II. Serie der Bauernkriegsakten. Fasc. II, 8): Der Handlohn, den der Lehnsherr nach dem Tode des Besitzers von dessen Erben haben will wider altes Herkommen, soll abgeschafft werden; sie wollen wie früher nur ein „ziemliches, leidliches“ Schreibgeld geben (Art. 6). Wenn einer Zinslehen kauft, so will der Lehnsherr gleich von 10 fl. 1 fl. zum Handlohn haben, während früher nur von 20 fl. 1 fl. gegeben worden ist (Art. 8).

Bauernstandes im 15. und 16. Jahrhundert erklären wollen, so wird es doch angebracht sein, auch der wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie sich im 15. und 16. Jahrhundert entwickelt haben, wenn auch nur skizzenhaft zu gedenken. Denn dafs sie zu den Bewegungen im Bürger- und Bauernstand ein gut Teil beigetragen haben, wird im Ernste niemand leugnen wollen.

Drittes Kapitel.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Südwestdeutschland vor dem Bauernkriege[1].

Mit dem 14. Jahrhundert war der Ausbau des deutschen Landes, vor allem natürlich des altbesiedelten Gebietes im Westen und Süden vollendet. Nur ganz vereinzelt lassen sich noch Rodungen im Walde zu dem Zwecke, baufähiges Land zu gewinnen, für spätere Zeit nachweisen[2]. Im Osten finden die Deutschen keinen Platz mehr zur Kolonisation: der Slawe stellt dem Deutschen von nun an seine Kraft entgegen.

Die Epoche der Stadtgründungen ist zu Ende; wenn sich auch Bürger und Bauer im Südwesten nie so scharf von einander trennen, wenn auch trotz aller Antagonien zwischen Städten und Territorien hier nie ein solcher Bürgerstolz erwacht wie im Norden[3], die Scheidung in zwei Berufsstände war von nun an wie in Schwaben so auch in Franken und am Rhein gegeben[4]; die Faktoren des wirtschaftlichen Fortschrittes waren vorhanden.

---

[1] Vergl. zu diesem Kapitel vor allem K. Th. v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgesch. III, 1 (Leipzig 1899) — die zweite Hälfte des Bandes steht leider noch aus —, dann G. Schmoller, Strafsburger Tucher- und Weberzunft, und die angeführten Werke von Gothein (auch dessen Aufsatz: Die Lage des Bauernstandes am Ende des Mittelalters, vornehmlich in Südwestdeutschland, in der Westdeutschen Zeitschrift IV [1885]) und Bücher. Lamprechts Wirtschaftsleben behandelt bekanntlich vornehmlich nur die Zeit bis 1400; seine Aufsätze in den Preufs. Jahrbüchern Bd. 56 (1885), in der Westdeutsch. Ztschrft. VI (1887) und in der Zeitschrift f. Social- und Wirtschaftsgesch. Bd. I (1893), die das 15. und 16. Jahrhundert zum Gegenstand haben, sind verarbeitet resp. abgedruckt in seiner Deutschen Geschichte Bd. IV u. V.

[2] Für das 16. Jahrhundert z. B. in der Schwarzwaldgegend; hier werden noch 1525 Reutzinsen erhoben (vergl. K. Hartfelder, Bauernkrieg u. s. w. S. 40 u. S. 352). Vergl. auch die „Reittinen" im Gebiete des Abtes von Ochsenhausen (Korr. d. Ulrich Artzt X, S. 247).

[3] Vergl. Gothein, Lage des Bauernstandes S. 3/4.

[4] Nach Inama-St, a. a. O. S. 39, unterscheidet die deutsche Sprache bereits seit dem 12. Jahrhundert Bürger- und Bauernstand als Berufs-

Das 15. und 16. Jahrhundert ist die Zeit, da Südwestdeutschland in materieller Beziehung in nie geahnter Weise emporblühte. Zeitgenossen, Einheimische wie Fremde, haben das staunend verfolgt und mit ihrer Bewunderung nicht hintangehalten, und noch heute ruht der Blick des Forschers ganz besonders gern darauf.

Handel und Verkehr nehmen zu und wecken überall neues Leben. Die Jahrmärkte verschwinden in den grofsen Städten, an ihre Stelle treten die Kaufhäuser, die dem gesteigerten Verkehr viel besser entsprechen[1]; in das 16. Jahrhundert fällt die Blütezeit der Frankfurter Messe[2]. Der rege Verkehr mit Italien, über die Alpen und die Donau hinauf, lockt die Fremden nach Deutschland; Italiener lassen sich hier und dort nieder; die Zeit beginnt, da der italienische Hausierer dem deutschen Krämer der schlimmste Konkurrent wird[3]. Der Kleinbetrieb wird intensiver: wir befinden uns in der Zeit, da sich die Meister und Gesellen scheiden, da der Zunftzwang emporkommt, ausschliefslich einer Zunft anzugehören[4]. Wo keine Industrie besteht, wird sie ins Leben gerufen. Neben dem Kleinbetrieb erobert sich ein Grofsbetrieb den Platz, der nicht mehr nur für den Bedarf im Lande, sondern vor allem für den Export arbeitet; die Metallfabrikation liefert feinere Waren, mit denen sie den wirtschaftlichen Wettstreit bestehen kann, Leinwand und Tuch werden Gegenstände des Grofshandels[5].

Die Städte erhalten unter diesen Umständen eine ganz andere Physiognomie. Vor allem natürlich jene grofsen Städte, die dem Handel und Verkehr ihre Gröfse verdanken. Die Geschlechter und die Zünfte, die sich einen Einflufs auf die Besetzung des Rates verschafft hatten, werden reicher; im Gefolge des Reichtums kehrt die Kunst in die Häuser und in die Städte ein. Es ist nur naturgemäfs, dafs sich in dem wirtschaftlichen Konkurrenzkampf auch die Zahl der Armen vermehrt, für die nun zu sorgen Aufgabe der städtischen Verwaltung wird. Man hat behauptet, dafs zwischen Arm[6] und

---

stände; Bücher S. 681 scheint anzunehmen, dafs erst im 15. Jahrh. diese Worte zum Ausdrucke berufsständischer Unterschiede werden. Vergl. auch Bücher S. 263 (Bedeordnung. des XV. Jahrh.).

[1] Vergl. Gothein, Wirtschaftsgesch. S. 462.

[2] Vergl. Bücher S. 504.

[3] Vergl. Gothein a. a. O. S. 466.

[4] Vergl. Schmoller S. 473.

[5] Vergl. Gothein S. 158 und Fr. Eulenburg, Städtische Berufs- und Gewerbestatistik (Heidelbergs), in der Zeitschrift f. d. Geschichte des Oberrheins XI, S. 105, die als Gegenstände des Grofshandels Metallwaren, Leinewand, Tuch, Wachs und Pfeffer bezeichnen.

[6] Ich möchte hier darauf hinweisen, dafs es falsch ist, wenn man das Wort „arm" für diese Zeit in dem Sinne anwendet, den man heute damit gewöhnlich verbindet. F. Rachfahl, Zur österr. Verwaltungsgeschichte a. a. O. S. 1115, hat darauf neuerdings wieder aufmerksam

Reich, zwischen der Gemeinde[1] auf der einen und den Zünften und Geschlechtern auf der anderen Seite ein schroffer Gegensatz entstanden, dafs die Übermacht der grofsen Kaufleute ganz unerträglich geworden sei; davon kann nicht die Rede sein[2]. So selbstverständlich es ist und so wenig das irgend jemand leugnet[3], dafs in den grofsen Städten in allen den Kreisen, die an der Regierung nicht teilnehmen, immer unzufriedene Elemente vorhanden sind, so wenig wird man einen solchen Gegensatz doch hier nachweisen können: er ist nie in die Erscheinung getreten. Die Vorliebe zu Generalisationen ist es gewesen, die einen gewissen Widerstreit, den man in den kleineren, weniger kapitalkräftigen Städten hier und da zwischen der Regierung und den Regierten konstatieren kann, zu einem Gegensatz zwischen Arm und Reich in allen grofsen Städten erweitert hat[4].

Auch in den kleineren Städten hat Handel und Verkehr Veränderungen hervorgebracht, wenn auch natürlich nicht in dem Mafse wie in den gröfseren, die wir bisher betrachteten. Und gewifs nicht nur in der Weise, dafs die Bekanntschaft mit fremdländischen Waren zu einer höheren Lebenshaltung den Anlafs gab. Neue Produktionszweige mögen hier entstanden sein und alte mögen begonnen haben, für den Export zu arbeiten. Erst jetzt, da Nürnberg immer bedeutender anwuchs und seine Volkszahl immer gröfser wurde, mag Rothen-

---

gemacht, dafs die armen Leute nur die seien, die im Gegensatz zu anderen eine geringere Geltung in politischer Beziehung besitzen, nicht aber die, die in materieller Beziehung schlecht gestellt sind.

[1] Vergl. dazu Lenz in der Kritik Lamprechts S. 397 und Zwei Streitschriften S. 63. Vergl. auch Anm. 3.

[2] Vergl. Lenz S. 397—403. Vergl auch Anm. 3.

[3] Lamprecht (Zwei Streitschriften S. 65 ff.) und Kaser, Polit. u. sociale Reformbewegungen u. s. w., behaupten, Lenz leugne das. Kaser stellt einen Gegensatz auf zwischen Lamprecht, der nur die untersten Schichten der Bevölkerung, und Lenz, der nur die Handwerker für die Bewegungen der Reformationszeit verantwortlich machen wolle: er will demgegenüber, vermittelnd, nachweisen, dafs beide Kreise am Aufruhr teilgenommen haben (S. IV). Dieser Gegensatz zwischen Lamprecht und Lenz ist nicht vorhanden. Lenz leugnet durchaus nicht, dafs die unteren Schichten sich beteiligt haben: was er gegen La. behauptet, ist nur, dafs die Handwerker die Unruhen „begonnen" haben, dafs sie „die Träger der revolutionären Forderungen" gewesen sind, dafs sie also der Bewegung den Stempel ihres Geistes aufgedrückt haben (S. 397). Dafs Lenz damit recht hat, beweisen gerade die Ausführungen, mit denen Lamprecht seinen Gegner schlagen will (Zwei Streitschr. S. 71 — erst Streit zwischen dem Rat und einzelnen Zünften, dann Unruhe der unteren Schichten).

[4] Es ist zu beachten, dafs Lamprecht auf einen Gegensatz zwischen grofsen und kleinen Städten erst durch Lenz hingewiesen worden ist. In der Deutschen Gesch. Bd. V (vergl. vor allem S. 73 f.) ist davon noch keine Rede, dafs die Verhältnisse in den grofsen Städten andere gewesen seien als in den kleinen.

burg der „Nürnberger Kornboden" geworden sein [1]. Aber man darf diese Veränderungen nicht zu hoch einschätzen. Wie in Frankfurt die direkt produktiven Berufsarten überwiegen [2] und in den Bedeordnungen als zu besteuernde Vermögensobjekte in der Hauptsache landwirtschaftlicher Besitz, sowie selbsterzeugte Verbrauchsvorräte, aber nur selten Handelskapital und Kaufmannsware erwähnt werden [3], so ist auch in Rothenburg der Handel kein grofser. Erst 1525 wünschen die Bürger, dafs sie drei Stunden vor den Fremden zum Verkaufe zugelassen werden. Man merkt daraus, dafs der Handel noch im Aufsteigen begriffen ist: eben darum wollen die Bürger der Stadt gewisse Vorteile vor den Fremden erhalten.

Während man für die Reichsstädte, die, wie schon bemerkt, die bedeutenderen Städte sind, und für die Bürger im grofsen und ganzen doch die günstigen Folgen des wirtschaftlichen Aufschwunges zugegeben hat, hat man solche für die Territorialstädte und für die Bewohner des Landes nicht wahrhaben wollen [4]. Dem Aufschwung der Städte entspreche ein Niedergang der landbebauenden Kreise der Bevölkerung, so ist ziemlich einstimmig das Urteil. Und doch ist nichts weniger richtig wie das.

Während im Norden Deutschlands die Abwandlung in den politischen Verhältnissen, die wir verfolgt haben, dem Bauernstande zwar nicht geschadet — wer möchte das im Ernst behaupten? — aber doch in dem niederen Adel einen mächtigen Konkurrenten geschaffen hat, ist sie dem Bauern des Südwestens eher zu gute gekommen, und hat sie sein Selbstgefühl gehoben. Es ist bekannt, dafs sich der Ritter Norddeutschlands seit dem 15. Jahrhundert, ob er nun im Westen den Meier abmeierte [5], ob er im Osten einen geschlossenen Grofsgrundbesitz und einen Grofsbetrieb gründete [6], überall in der Landwirtschaft beschäftigte, als er nicht mehr allein für das Land die Waffen zu tragen hatte, und friedlichere Zeiten die kampferfüllten des Mittelalters abgelöst hatten: wenn er auch

---

[1] Vergl. Heerwagen, Lage des Bauernstandes S. 110.

[2] Bücher, S. 295. Für die Landstadt Heidelberg hat Eulenburg a. a. O. S. 105 Ähnliches festgestellt.

[3] Bücher S. 263.

[4] Gothein (Lage u. s. w. S. 12) ist, soweit ich sehe, neben Lenz (Kritik Lamprechts 403 ff.) der einzige, der die wirtschaftliche Lage der Bauern nicht für so schlimm ansieht als die übrigen. Nach ihm haben die socialen Mifsstände den Bauern zur Empörung veranlafst, vor allem die Thatsache, dafs der Ritter eine Grundrente bezog, für die auch nicht die geringste wirtschaftliche Leistung erfolgte. G. nimmt also ebenfalls eine besondere Antipathie der Bauern gegen den Adel an, die, wie ich demnächst nachzuweisen hoffe, in dem Mafse nicht vorhanden gewesen ist: im Bauernkriege tritt sie als prinzipielle Antipathie nicht hervor.

[5] Vergl. Wittich, Grundherrschaft S. 381 ff.

[6] Vergl. G. Fr. Knapp, Bauernbefreiung S. 31.

noch seine politische Stellung beibehielt, wenn er auch noch nicht der Agrarier des 19. Jahrhunderts war, die Inklination nach dieser Richtung hin ist deutlich. Ganz anders im Südwesten. Hier ist es durchaus falsch, von einem Gutsbetriebe des Herrn zu sprechen; kein Fall von Bauernlegung ist bekannt[1]; die Lehen des Herrn sind wieder an Bauern verliehen, der Herr ist Renteninhaber und nur in einer Rente spricht sich im allgemeinen die Abhängigkeit des Bauern aus. Allerdings ist sein Besitzrecht nicht durchaus sicher, und nur, wenn er den Handlohn leistet[2], folgt der Sohn dem Vater im Besitze nach. Aber wenn der Bauer seinen Besitz nicht verkommen läfst, wenn er ihn seiner Verpflichtung nach „bawet“ und den Zins aus dem Gute rechtzeitig entrichtet, so fühlt sich der Herr nicht veranlafst, gegen ihn vorzugehen; so wenig rechtlich die Erbfolge jetzt, da das Lehnswesen immer weiter sich ausgedehnt hat[3], fest bestimmt ist, so gewöhnlich bleibt doch das Gut in der Familie; nur dafs hier und da die weiblichen Angehörigen ausgeschlossen sind[4]. Der Bauernstand ist also in wirtschaftlicher Beziehung vom Grundherrn durchaus unabhängig; vornehmlich, soweit die Körnerproduktion in Betracht kommt[5], nimmt er eine wirtschaftliche Sonderstellung ein, die der des Bürgerstandes entspricht: wie die Stadt so hat auch das Dorf eine weitgehende Selbstverwaltung sich erhalten[6], die an die der alten Markgenossenschaft erinnert, und die in den Weistümern deutlich zum Ausdruck kommt; noch haben diese ihre Bedeutung nicht verloren. Das Selbstbewufstsein des Bauern mufste infolge dieser Verhältnisse zunehmen.

Und es mufs es vor allem deshalb, weil der Bauernstand in der Volkswirtschaft eine immer gröfsere Rolle zuerteilt erhielt. In dem Mafse, als Handel und Verkehr stiegen, und die Bevölkerung in den Städten wuchs, gewinnen naturgemäfs die Produkte bäuerlicher Beschäftigung einen gröfseren Wert. Man kann beobachten, dafs das Land immer intensiver bebaut wird: mehr und mehr wird das Brachland, das einen Teil des Jahres freilag, um vom Vieh zur Weide benutzt zu werden, zur Bebauung herangezogen: hier und da kommt eine Be-

[1] Vergl. Gothein, Lage S. 12.

[2] Vergl. S. 38.

[3] Vergl. Inama-Sternegg a. a. O. S. 412, namentlich S. 42 Anm. 1 und 2.

[4] Vor allem in Franken kann ich das nachweisen. Die Artikel der Bamberger Bauern verlangen ziemlich allgemein, das Mannlehen, „so einer on menlich erben mit tod abging, solliche frauen und meiden zuleihen“.

[5] Vergl. Inama-Sternegg S. 350.

[6] Vergl. die Arbeit von Heerwagen S. 21—32, die eine auf reichstem und schwer zugänglichem Material beruhende Darstellung der Selbstverwaltung bringt; vergl. auch Inama-Sternegg, S. 643. 1167. 2501.

sömmerung der Brache auf[1]. Garten- und Beundeland, das früher zum Anbau von Futterkräutern und Schmalsaat, Hülsenfrüchten gedient hatte, wurde jetzt zur Grundlage eigener bäuerlicher Wirtschaften gemacht[2]; eine Arbeitsteilung führt sich hier ein, die ebensosehr in der besseren Einsicht, in der Notwendigkeit, den Boden mehr auszunützen, ihre Wurzel hat als in dem Wunsche, für den Markt und nach Mafsgabe des in der Stadt herrschenden Geschmackes zu produzieren. Wenn auch die Güterteilung, die im ausgehenden Mittelalter zu bemerken ist, ihren vornehmsten Grund in der Zunahme der Bevölkerung hat, so hindert doch nichts, auch die Notwendigkeit intensiverer Bebauung als Grund dafür anzuführen. Jedenfalls ist es klar, dafs die Zerschlagung der alten Hufen in halbe, Viertels- oder sogar Achtelshufen, die das Tauberthal[3], vielleicht auch der Bruhrain, die Ortenau und das Würtembergische Neckarthal[4] kennen, dazu Veranlassung gegeben hat. Nicht überall wird die Folge davon eine Überproduktion gewesen sein, die dem Bauern ermöglicht hätte, neben dem, was er an den Grundherrn abzuliefern hatte, und was er für sich und seine Familie gebrauchte, noch dem städtischen „Fürkäufer" gröfsere Mengen ländlicher Produkte zu verkaufen. In Schwaben, wo die Viertelshufe, also ein Gut von drei bis vier Hektar oder sechs bis acht Morgen, das bäuerliche Normalgut geworden war[5], wird das im allgemeinen nicht anzunehmen sein[6]; dagegen wird man für das weniger dicht bevölkerte Franken[7], wo die Teilung der Güter noch nicht so weit gediehen war, die Annahme wagen dürfen.

Noch nach einer zweiten Seite hin gewann der Bauer für die Stadt eine immer gröfsere Bedeutung. Wie der Früchte des Bodens so bedurfte die Stadt in immer steigendem Mafse des Viehs und des Fleisches: auch damit sah sie sich vornehmlich auf den Bauern angewiesen, wenn auch nicht auf ihn allein. Denn alle Städte des Südwestens hatten im ausgehenden Mittelalter, wenn man auch in ihrem Leben einen starken landwirtschaftlichen Zug nicht feststellen kann[8], und

---

[1] Vergl. Inama-Sternegg S. 323 ff.
[2] Vergl. Inama-Sternegg S. 320 f.
[3] Hier hat sie Heerwagen a. a. O. S. 111 nachgewiesen: Bensen meint dazu, dafs die Achtelshufe (Hufe = 13,2 ha. [Inama-Sternegg 213 f.] = 26,4 Morgen) in der reichen Rothenbg. Gegend noch grofs genug war, um eine Familie hinreichend zu ernähren.
[4] Von diesen Gegenden behauptet Gothein, Lage S. 5, wenigstens, dafs sie die Gebiete äufserster Güterzersplitterung gewesen seien.
[5] Inama-Sterengg S. 218 und Anm. 2. Für Franken vergl. ibid. 218.
[6] Höchstens im Schwarzwald, wo die Höfe einen gröfseren Umfang behalten hatten. Vergl. Gothein, Lage S. 5.
[7] Inama-Sternegg S. 23.
[8] Vergl. Rietschel, Markt und Stadt S. 142.

wenn es hier auch keine Märkte giebt wie im Kolonisationsgebiet, die kaufmännische und bäuerliche Ansiedlung verbinden[1], doch eine mehr oder minder grofse Allmende besessen, die nicht dem Ackerbau, sondern eben der Viehzucht diente[2]: es ist nicht ersichtlich, dafs darin in der Reformationszeit eine wesentliche Veränderung stattgefunden hätte. Wenn sich auch findet, dafs infolge des steigenden Verkehrs z. B. das freie Umherlaufen der Schweine in den Strafsen einer Stadt wie Nürnberg verboten wird[3], und dafs wohl infolgedessen das Vieh aus den Mauern der Stadt überhaupt verbannt wird, so wird doch die Stadt die Viehwirtschaft auf der Allmende nicht aufgegeben haben. Aber daneben hatte der Viehhandel doch seine grofse Bedeutung: wie er immer notwendig gewesen war[4], so weist alles darauf hin, dafs er noch immer mehr zugenommen hatte.

Die Möglichkeiten, wohlhabend und reich zu werden, sind also auch für den Landmann da; wie der Städter so kann auch er dem Luxus frönen; es ist bekannt, dafs er darin hinter dem Städter nicht zurückgestanden hat; aber nichts berechtigt uns, in sittlicher Entrüstung ihn darob zu tadeln.

Wenn nun auch der Bürger wie der Bauer reichlich Gelegenheit fanden, sich volkswirtschaftlich mehr bethätigen zu können, die Zeit freiester Entfaltung ihrer Kräfte war doch noch nicht gekommen. Auf Schritt und Tritt waren sie noch gebunden; der städtische Rat und die Landesherren, sie griffen ordnend und zielsetzend immer von neuem in ihre Angelegenheiten ein.

Das Prinzip der Handelsvormundschaft ist es, das in den Städten regiert. Man weifs, wie aufserordentlich strenge Bestimmungen die einzelnen Zunftordnungen bezüglich der Art und Weise der Arbeit enthielten; die Rücksicht auf den Besteller oder den Verkäufer war der Anlafs, die abgelieferte Ware genauestens prüfen zu lassen und, wenn sie solcher Prüfung nicht standhielt, sie zu vernichten. Alle Arbeit gilt als Amt im Interesse der Gemeinschaft, der der Einzelne angehört, und nur wenn der Mensch dieses Amt recht versieht, kann er florieren. Der Zunftgenosse, der Bürger fühlt sich wohl in dieser Abhängigkeit und unter dieser Kontrolle: wir hören nicht, dafs er sich darüber beklagt. Der weitere Blick, der dem Bürger im Vergleich mit dem Bauern dieser Zeit eignet, die Teilnahme am städtischen Leben, wo nicht gar als

---

[1] Vergl. Rietschel a. a. O. S. 121 f.

[2] Vergl. Gothein, Wirtschaftsgesch. S. 475. Dafs in Augsburg noch im 15. Jahrh. die Bürger Vieh halten, beweist der Umstand (vergl. Roth, Augsburgs Reformationsgesch. S. 33), dafs 1458 die Geistlichkeit verlangt, die Bürger sollten einen Blutzehnten geben.

[3] Janssen, Gesch. d. dtsch. V. I 13/14, S. 310.

[4] Gothein, Wirtschaftsgesch. S. 475 ff.

Mitglied des äufseren Rates, an der Verwaltung der Stadt mag ihm das Recht dieses Zwanges klar gemacht haben; es kommt dazu, dafs dieser Zwang schon älteren Datums war; die Zeit des wirtschaftlichen Abschlusses der Städte liegt in der Hauptsache vor der des wirtschaftlichen Abschlusses der Territorien.

Es ist klar, dafs die Bildung des neuen Staates auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Territorien von gröfstem Einflusse gewesen ist. Jetzt erst wird das Territorium als eine wirtschaftliche Einheit gefafst, die Sonderinteressen können nur soweit Berücksichtigung finden, als sie den allgemeinen Interessen nicht zuwiderlaufen, sie müssen sich denen der Allgemeinheit beugen. Handelspolitische Mafsregeln werden getroffen, die einmal daraufhin abzwecken, auf die Produktion Einflufs zu gewinnen und sie in bestimmte Richtung zu lenken und sodann auf die verschiedenartigste Weise die wirtschaftliche Kraft des Territoriums zu heben und zu fördern und sie gegen feindliche Einwirkungen der Nachbarn zu schützen. Die Rechte der Gemeinden an der Mark werden eingeschränkt. Gemeindegüter werden von der Herrschaft beansprucht, um anderweitig nutzbringender verwandt zu werden. Die freie Benutzung des Wassers wird genommen: zur Hebung der Fischerei werden die fliefsenden Gewässer um einen Zins zur Benutzung an Fischer verliehen [1]. Vornehmlich um den Holzbestand des Waldes zu schonen, „damit die welt und holtzer nit, wie bifsher gescheen, so gar verhawen, verwust und verderbt werden“ [2], wird der Wald landesherrlicher Verwaltung unterstellt; wo das nicht geschieht, wird wenigstens verboten, Holz aus den Wäldern zu schlagen oder gar zu verkaufen [3]; von dem Nachweise des Bedürfnisses soll der Holzbezug abhängig gemacht werden; gewisse Sorten zu gebrauchen wird untersagt [4]. In der freien Benutzung der „Wun und Weide“ werden die Bauern beschränkt; hier und da mufs erst die Erlaubnis dazu eingeholt werden, den Wald für die Vieh- und Schweinezucht nutzbar zu machen [5]; der grundherrliche Grofsbetrieb, der immer mehr aufblüht, engt mit seinen grofsen Herden die Gemeinden mehr und mehr ein [6]. Denn wie die Handels- und Wirtschaftspolitik der kleinen Landesherren des

---

[1] Vergl. Inama-Sternegg S. 291 2, 378; Akten S. 194.

[2] Aus einem Erlafs für Krautheim und Ballenberg bei Heerwagen, Lage S. 51; vergl. auch Inama-Sternegg S. 285 ff. u. 371 ff., auch Jäger, Kasimir u. d. Bauernkrieg S. 135.

[3] Vergl. z. B. Akten S. 115 (Kislegg), S. 221 2 (Hausen).

[4] Z. B. in Zeill (Bamb.): Nach Art. 1 ist neben dem Eichenholz noch Buchen-, Espen- und Birkenholz verboten.

[5] Z. B. in Memelsdorff (Bamb.): Jeder soll Eicheln und Wildobst für sein Vieh und die Schweine schlagen dürfen (Art. 18).

[6] Zahlreich die Artikel der Bamberger Bauern über „unmäfsige Überlegung mit Schafherden“. Vergl. noch Korr. d. Ulrich Artzt X, S. 242, 246, 247, 256.

Südwestens in dieser Zeit noch deutlich die Zeichen ihres Ursprungs aus der Sphäre der grofsen Grundherrschaft an sich trägt[1], so lassen sich die Grundherren durch die Rücksicht auf den Markt und seine Bedürfnisse bestimmen, gewisse Betriebe, die einheitlich geregelt sein wollen, selbst zu übernehmen; wie sie zuweilen[2] als Vermittler zwischen Produzent und Konsument erscheinen, so ist auch hier, wie in den Städten, damit eine gewisse Art der Handelsvormundschaft gegeben. Eben deshalb, weil die Tuchfabrikation in den Städten eine immer gröfsere Rolle spielte, werden jetzt die Schafherden fort und fort vergröfsert; viel mehr die Rücksicht darauf als auf den Fleischkonsum der Städte ist es gewesen, die dazu Veranlassung gab[3]. Noch in anderer Beziehung ist der städtische Markt auf die Haltung der Landesherren von Einflufs. Die Abgaben, die die Bauern zu leisten haben, müssen in der Qualität sich nach den Bedürfnissen der Stadt richten; die gezinste Frucht mufs Kaufmannsgut sein[4]. Weil infolge der verfeinerten Lebensführung der Bürger die Gartenkultur, der Wein- und der Hopfenbau immer gröfseren Wert gewinnen, behalten sich die Grundherren möglichst weitgehende Rechte an dem Gartenland und den Weinbergen vor[5]; die Gärtner, vor allem die Rebleute, sind zumeist nicht Eigner des Grund und Bodens, sondern Weinlandarbeiter, die auf fremdem Besitz safsen[6]; um den Betrieb zu steigern, wird der Boden in immer kleinere Teile zerschlagen.

Doch damit nicht genug, dafs der Staat auf diese Weise dafür sorgte, dafs alle seine wirtschaftlichen Kräfte angestrengt wurden: es läfst sich bemerken, dafs der Landesherr bestrebt war, dazu noch den einzelnen Betrieb zu heben; er streckt ihm zu Meliorationen Geld vor[7]; wenn Naturereignisse den Ertrag des Gutes geschmälert haben, auf den der Landesherr, vor allem in den kleinen Territorien, angewiesen war, so mag der Vorschufs dazu gedient haben, den Bauern über ein schlimmes Jahr hinwegzuhelfen[8]. Man hat immer behauptet,

[1] Inama-Sternegg S. 422.

[2] Z. B. in den vorderösterr. Gebieten. Hier Salzverkauf nur dem Landschreiber erlaubt (Akten S. 205). Vergl. auch Akten S. 221.

[3] Vergl. Inama-Sternegg S. 352 ff. Übrigens sind es nur die kleinen Landesherren, resp. die Reichsritter in Franken, die solche Herden sich zulegen.

[4] Vergl. Inama-Sternegg S. 328 f.

[5] Vergl. Inama-Sternegg S. 270 u. 381

[6] Vergl. Eulenburg a. a. O. S. 91. Bücher S. 260.

[7] Vergl. Inama-Sternegg S. 405 f.

[8] Es scheint, dafs das in Schwaben der Fall gewesen ist. Die Klagen über zu hohe Beschwerung der Güter (so Akten S. 125. 162, Korr. X S. 249.6) können wenigstens recht gut damit erklärt werden, dafs das Geld von solchen Jahren her noch abzutragen war, und dafs das Gut infolgedessen für das Jahr 1525 zu hoch belastet erscheint. Doch können solche Klagen auch die Folgen von Naturereignissen des-

dafs sich eine bedeutende Verschuldung der landbebauenden Kreise der Bevölkerung nachweisen lasse; aus der Thatsache, dafs im Bauernkriege hier und da, doch, wie zu betonen ist, durchaus nicht überall[1], Klagen über zu hohe Belastung der Güter mit Gilten und Renten laut werden, hat man schliefsen zu müssen geglaubt, dafs die Bauern in die drückendste Abhängigkeit von dem städtischen Kapital gekommen seien; es ist höchst wunderbar und für die Art der Arbeiten zur Vorgeschichte des Bauernkrieges sehr charakteristisch, dafs noch nie die Frage aufgeworfen, geschweige denn beantwortet worden ist, ob nur das städtische Kapital oder nicht vielmehr auch der Grundherr, vielleicht sogar dieser allein, der Gläubiger des Bauern geworden ist[2]. Dafs die Frage ihre grofse Wichtigkeit hat, leuchtet ein: da wir kaum werden genauer feststellen können, ob die Verschuldung eine bedeutende gewesen ist — die Artikel der Bauern können ihrer Natur nach einen Anhalt dafür nicht geben —, so würden wir aus der Beantwortung dieser Frage einen Rückschlufs auf die Höhe wagen können; denn es läfst sich nicht denken, dafs der Landesherr eine Verschuldung zugegeben haben sollte, die die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit seiner Unterthanen auf die Dauer herabgemindert hätte; zumal seit dem 15. Jahrhundert das Verbot, Zinsen zu nehmen, aufgehoben war[3], das ihn zu Präservativmafsregeln zwingen mufste. In der That spricht alles dagegen, dafs jene Behauptung richtig ist, und dafs die Städte in einem dem Landesherrn feindlichen Sinne die Bauern ausgewuchert haben. Einmal ist auch nicht der Schatten eines Beweises für die Richtigkeit der Behauptung beigebracht worden. Und sodann sind aus den verschiedensten Territorien Südwestdeutschlands nicht nur Bestimmungen bekannt wie die, dafs alle Kontrakte, überhaupt alle Veränderungen, die mit der Substanz des Gutes vorgenommen werden, der Kognition der Gerichte unterbreitet werden müssen, die dann die Erlaubnis zur Aufnahme von Gilten, von Überzinsen nicht allzu leicht

selben Jahres sein, etwa des Hagels, der bekanntlich als ein Anlafs zum Ausbruch des Bauernkrieges anzuführen ist; Klagen über zu geringe Berücksichtigung solcher Ereignisse sind häufig.

[1] Ich stelle hier die Artikel zusammen, die sich unzweifelhaft darauf beziehen lassen. Sehr selten findet sich ein Artikel darüber in Schwaben: soviel ich sehe, läfst sich hier nur der neunte Artikel der Rappersweiler Bauern (doch wo liegt Rappersweil?) anführen [Ulrich Artzt X. S. 254]: dafs hinfüro kain zins mer gegeben werden soll anderst dann von zwaintzigen ain, auch darmit ablösen. Sehr häufig sind die Klagen über die Unmöglichkeit, Erbzinsen und gekaufte Zinsen, wie sie wollen, abzulösen, in Bamberg. Vergl. auch Fries II, S. 199 (Meiningen).

[2] Gewöhnlich hängt die Vorstellung, dafs nur städtischer Kredit dem Bauern zu Meliorationen zugänglich gewesen sei, mit der andern von der völligen Verarmung des Adels zusammen.

[3] Vergl. Schmoller, Nationalökonom. Ansichten S. 556.

gaben oder doch für baldige Rückzahlung des Kapitals Sorge tragen mufsten[1], sondern auch generelle Verbote des Rentenkaufs und vor allem der unentgeltlichen Errichtung von ewigen Zinsen[2]. Ich denke, dafs diese Verbote und diese obrigkeitliche Regelung alles Kreditverkehrs genugsam beweisen, dafs von einer übermäfsigen Verschuldung und einer Verschuldung an das städtische Kapital allein nicht die Rede sein kann; ebenso wie die Stadt wird der Grundherr dem Bauern Vorschüsse gegeben haben[3]; wir haben dafür auch einen positiven Hinweis in der Thatsache, dafs in allen den Gebieten, in denen wir von einer Verschuldung des Bauern überhaupt hören, die Unterthanen sich eben an die Landesherren mit der Bitte gewandt haben, sie „der zinsen und der hauptsumme zu entledigen"[4]; welchen Sinn würde solche Bitte wohl haben, wenn die Landesherren nicht die Gläubiger der Bauern wären! Wie die Klöster und Stifter im ganzen Mittelalter mit besonderer Vorliebe ihr Geld dazu verwendet haben, die Landeskultur zu heben und zu fördern, so gehen jetzt also auch die anderen Grundherren, die Städte und die Landesherren, darauf ein: der bäuerlichen Produktion fliefsen immer neue Mittel zu.

Wenn der Landesherr darauf bedacht war, sein Land in wirtschaftlicher Beziehung immer mehr zu kräftigen, so mufste er auch andererseits dafür Sorge tragen, dafs seine Unterthanen gegen die nachteiligen Folgen der neuen wirtschaftlichen Verhältnisse, soweit es anging, geschützt wurden. Nicht nur, dafs auf die uns bekannte Weise einer stärkeren Verschuldung vorgebeugt wurde, nicht nur, dafs die Landesherren wie die Reichsstände überhaupt infolge der Anregung des Reichstags von 1500 die Rechtsverbindlichkeit wucherischer Geschäfte und Verträge aufheben[5], wie es scheint, vornehm-

[1] Vergl. Akten S. 115 (Kislegg), S. 193 (Stühlingen). Vergl. auch Schmoller, Ansichten S. 581, Baumann, Allgäu II, S. 633 u. 657. In Salzburg wurden alle Kauf- und Schuldbriefe und alle Bauerngüter berührenden Verträge durch die Grundherrschaften ausgefertigt (Pichler a. a. O. S. 331).

[2] Vergl. Inama-Sternegg S. 406 f.

[3] Ob die Juden die Bauern ausgewuchert haben, ist sehr fraglich. Abgesehen davon, dafs sich die Bauern 1525 nur höchst selten gegen die Juden äufsern, so finde ich auch sonst dafür keinen Anhalt; es ist noch zu untersuchen, ob überhaupt die Juden, die jetzt überall vertrieben wurden, sehr verbreitet gewesen sind in Südwestdeutschland. Vergl. Heerwagen S. 114 f., vergl. auch zu dem Verhältnis zwischen Juden und Landesherrn Gothein, Wirtschaftsgesch. S. 470 f. Dafs die Bauern dadurch in Schuld geraten seien, dafs sie auf bevorstehende Ernten Geld aufnahmen, ist unbewiesen. Beispiele für solche Geldaufnahmen nicht vor 1550. Vergl. M. Ritter, Gesch. d. Gegenreform. I, S. 47.

[4] So in Bamberg, z. B. Memmelsdorf, Boxdorf, Petstadt; vergl. auch Korr. X, S. 254.

[5] Vergl. Vogt, Vorgesch. des Bauernkrieges S. 26, auch Heerwagen S. 114.

lich in den kleineren Territorien, werden Luxusgesetze erlassen, die den zu grofsen Aufwand verbieten. So bedroht eine Verfügung der Herren von Schellenberg das „Borgen" eines „lindischen Tuches" mit Strafe[1]; eine Verordnung der Grafen von Wertheim verlangt die Einschränkung der Zahl der Hochzeitsgäste, eine andere geht gegen das übermäfsige Zechen vor[2]; wenn wir bemerken, dafs bei der Einschätzung der bäuerlichen Güter nach dem Bauernkriege in Schwaben[3] jede Taxation von Mobilien fehlt, die anderswo eine Rolle spielt, so weist das wohl darauf hin, dafs einmal die Mobilien keinen grofsen Wert besessen haben, und sodann dafs, wenn Luxusgesetze überhaupt hier überall notwendig gewesen sind, sie den gewünschten Erfolg jedenfalls gehabt haben. Aber solche Luxusgesetze wurden nicht überall erlassen: in Bamberg z. B., wo, wie wir zu bemerken glaubten, der Bauer selbst als Verkäufer ländlicher Produkte auf den Markt kam, finden wir den Luxus unter den Bauern weit verbreitet; in den zahlreichen Listen, die über das Vermögen der ausgetretenen Bauern aufgestellt wurden, werden Luxusartikel, wie das „lindische Tuch", dessen Wert oft auf 3—5 Gulden angegeben wird, häufig angeführt. —

Das Leben des Bauern ist uns nun auch nach der materiellen Seite hin bekannt geworden. Es hat sich nicht verschlechtert; dem allgemeinen Urteil, das dahin geht, können wir uns nicht anschliefsen; die Lage des Bauern ist im Gegenteil eine bessere geworden. Noch fortwährend wuchs seine volkswirtschaftliche Bedeutung; wer Einflufs hatte auf den Bauern, suchte sie noch zu heben.

Aber während der Bauer also im Fortschreiten begriffen war, fühlte er die Bande, mit denen er gebunden war, plötzlich schärfer angezogen. Nicht nur dafs die Abgaben jedes Einzelnen stiegen, dafs neue Leistungen von den Einzelnen gefordert wurden, auch die Bauernschaft als Ganzes, die Dorfgemeinde sah sich neuen Ansprüchen gegenüber und in alten Rechten beschränkt; alle Klassen der bäuerlichen Bevölkerung fühlten sich angegriffen.

Es ist nur natürlich, dafs sie die Berechtigung solcher Ansprüche und solchen Vorgehens nicht begriffen. Wenn in den Bewohnern des Landes im Vergleich mit den Bewohnern der Stadt überhaupt und vor allem in den Zeiten naturalwirtschaftlicher Gebundenheit ein geringeres Staatsgefühl lebt, wenn sein Gesichtskreis nur selten ein weiterer ist, so konnte er darin nur Akte der Willkür und des Eigennutzes sehen; die politischen Verhältnisse in der Form, in der sie sich hier

---

[1] Akten S. 211.
[2] Vergl. Heerwagen S. 112/3.
[3] Vergl. Akten S. 361—377.

im Südwesten eben jetzt entwickelt hatten, mufsten ihn zum Widerspruch veranlassen.

War so eine gewisse Gährung schon vorhanden, die des öfteren zum Ausbruch gelangte, den tieferen Antrieb und das Ziel gaben der Bewegung erst die religiösen, die kirchlichen Verhältnisse. Indem die Theologen die Existenzberechtigung bestehender kirchlicher Institute bestritten und die Grundlage der allgemeinen Überzeugung aufs nachhaltigste erschütterten, kamen sie der populären Bewegung entgegen: man weifs, dafs mit dem Evangelium die Bauern die Berechtigung ihrer Forderungen haben erweisen wollen.

Es ist notwendig und zum Verständnis des Bauernkrieges unumgänglich, dafs wir noch der kirchlichen Verhältnisse in Südwestdeutschland gedenken, wie sie vor der Reformationszeit waren.

Viertes Kapitel.

Kirche und Staat in Südwestdeutschland vor 1525.

Für das Verhältnis von Kirche und Staat ist das 15. Jahrhundert von höchster Bedeutung. Jetzt, da das alte imperium immer mehr zerfällt, da die Vogteigewalt des Kaisers immer schwächer wird und die neue Staatenwelt sich heranbildet, sieht sich die römische Kirche gezwungen, ganz neuen Verhältnissen gegenüber Stellung zu nehmen. Wir bemerkten schon, dafs jetzt der Papst darauf verzichten mufs, wie früher in die kirchlichen Angelegenheiten Deutschlands entscheidend einzugreifen; das Recht der einzelnen Diözesen, deren geistliche Interessen der Adel im Domkapitel vertritt, sich ihr geistliches Oberhaupt selbst zu wählen, ist jetzt durchaus gesichert. Die einzelnen Bistümer und Abteien werden jetzt, da ihnen gegenüber die weltlichen Gebiete sich zum Staate zusammenschliefsen, gezwungen, auch ihrerseits weltlichen Interessen nachzugehen; so wenig das mit dem geistlichen Amt verträglich war, man kann sagen, dafs ihr Grundbesitz sie dazu nötigte. Nicht überall war das der Fall: in den grofsen Territorien des Kolonisationsgebietes werden die Bistümer und Abteien von den Landesherren in weitestgehender Weise beeinflufst; der geistliche Charakter kann hier, wo die Vogteigewalt stärker entwickelt ist, besser gewahrt werden. Aber im altbesiedelten Gebiete, im Nordwesten früher, im Südwesten später, bilden sich eben jetzt aus den Diözesen geistliche Staaten: da sie am Reichsoberhaupte nicht mehr genügenden Schutz finden, so müssen sie sich selbst zu schützen suchen. Im Nordwesten kommt die Sitte auf, die jüngeren Söhne der mächtigeren Häuser zu den geistlichen Würden zu wählen: das Interesse der geistlichen Territorien wird dadurch mit dem der weltlichen enger verknüpft. Im Südwesten aber blieben die geistlichen Staaten ganz auf sich gestellt: hier, wo der Reichsritterstand im Domkapitel die Hauptrolle spielte, und wo er noch die vornehmste militärische Stütze war, finden wir nicht die Söhne der gröfseren Fürstenhäuser als Bischöfe

oder Äbte vor; die südwestdeutschen geistlichen Territorien ordnen sich der Staatenwelt, die hier entsteht, als in jeder Beziehung selbständige politische Gemeinwesen ein.

Es konnte nicht ausbleiben, dafs das zu den widerwärtigsten Verhältnissen zwischen den weltlichen und geistlichen Territorien führte. Denn, wie die geistliche Regierung der Bischöfe und Äbte eine umfangreichere war, als ihre weltliche, wie die weltlichen Herren sich eine Vogteigewalt über Klöster erhalten oder erst erworben hatten, so griff der geistliche Herr in die inneren Angelegenheiten seiner weltlichen Nachbarn ein. Man kennt die immer erneuten Klagen über die geistliche Gerichtsbarkeit, darüber, dafs sie sich ausdehnt: es braucht nur daran erinnert zu werden, um sofort Klarheit darüber zu schaffen, wie gespannt sich das Verhältnis zwischen Staat und Kirche vor der Reformation gestaltet hatte.

„Bei dem engen Zusammenhange geistlicher und weltlicher Dinge fochten unter diesen Verhältnissen die weltlichen Herrschaften einfach um ihre Existenz, wenn sie sich gegen kirchliche Übergriffe möglichst sicherzustellen suchten“ [1]. Es ist bekannt, dafs im 15. Jahrhundert die Landesherren das Beispiel der Städte nachahmen und den Vermögenserwerb der Kirche einschränken; keine Pfarren werden mehr den Stiftern oder Klöstern inkorporiert; über die Pfarren, die noch neu gegründet werden, behalten sich Städte wie Landesherren das jus patronatus vor; wenn es in den Klöstern zu arg hergeht, so schreiten sie wohl dagegen ein; dem Bestreben der Klöster, das Einkommen der Vikare zu schmälern und das erlaubte Minimum der congrua noch herabzusetzen, widersetzen sie sich, wo es geht. Die Ansätze zu einem Landeskirchentum waren auch in diesen kleinen Staaten gegeben.

Die Reformationszeit kam; man weifs, dafs sie die Landeskirchen erst recht fest fundiert hat. Die lutherische Lehre von der allgemeinen Priesterschaft der Gläubigen, die Angriffe des Reformators auf den Character indelebilis der Geistlichkeit mufsten dem Bestreben der Landesherren, auch auf geistlichem Gebiete die Obrigkeit für ihre Unterthanen zu sein, ebenso förderlich sein wie die prinzipiellen Bedenken, die gegen das Mönchtum als eine Institution der Kirche Christi erhoben wurden. Überall ergeben sich so neue Streitpunkte zwischen Staat und Kirche: die Kirche ward in ihrem Grunde angegriffen; den Landesherren mufste das zu gute kommen.

In der Opposition gegen die Klöster, in dem Wunsche, sie zu beseitigen, treffen die Landesherren mit ihren Unterthanen zusammen.

---

[1] M. Lehmann, Preufsen und die katholische Kirche. Bd. I, S. 19, über die niederrheinischen Verhältnisse.

Es ist nicht nötig, die sittlichen Verhältnisse in den Klöstern als Grund für die Haltung der Bauern ihnen gegenüber anzuführen. Wenn auch die Vorwürfe gegen die Sittenverderbnis der Mönche und Nonnen in vielen Fällen zutrafen, so waren doch jene Reformen im Geiste der Bursfelder Kongregation auch hier getroffen werden[1]; das Leben war auch hier ein besseres geworden. Das war es also im allgemeinen nicht, was die Bauern gegen die Klöster einnahm. Vielmehr war es die Eigenschaft des Klosters als Grundbesitzers, die Abhängigkeit der Pfarrer von den Klöstern, die den Unwillen der Bauern in steigendem Maſse erregte. Nirgends vielleicht war der Vorwurf der Verweltlichung, den man dem Klerus dieser Zeit überhaupt machte, berechtigter, als dieser Institution der Kirche gegenüber. Die Kapitel und die Stifter bildeten sich zur obersten geistlichen Behörde in der Diözese oder der Parochie aus: wenn sie auch ihre Mitglieder nicht mehr zur eigenen Ausübung der Seelsorge anhielten, so hatten sie doch einen anderen Zweck zu erfüllen. Den Klöstern gegenüber suchte man vergeblich einen Zweck ihrer Existenz herauszufinden; sie waren alte historische Einrichtungen der Kirche, die das Recht auf das Dasein verloren hatten; man suchte sie zu Stiftern umzubilden; die Thatsache, daſs auch sie eine Reihe von Pfarren zu besetzen hatten, legte das nahe; aber nicht überall ging es: weltliche und geistliche Interessen kamen bei dieser Frage in Widerstreit. So blieben denn eine Menge Klöster in ihren alten Formen bestehen: wenn auch die Konventualen oft selbst als Pfarrer das Wort Gottes verkündigten, es geschah nicht überall; die Antipathie gegen die Klöster wuchs. Und sie wuchs in dem Grade, in dem sie angegriffen wurden. Die Frage nach dem allgemeinen Nutzen ward von den Reformatoren verneint; Mönche entfernten sich aus den Klöstern, um von nun an gegen sie zu eifern; die Pfarrer, die von den Klöstern eingesetzt und schlecht besoldet waren, nahmen ebenfalls gegen sie Partei; da die Klöster immer die Absetzbarkeit der Pfarrvikare auch gegen den Wunsch der Bischöfe durchgesetzt hatten[2], so sahen jene sich in ihrer Existenz bedroht; eine allgemeine Erregung kam durch die Pfarrgeistlichkeit in die Massen. Die Klöster, von zwei Seiten angegriffen und von ihrer geistlichen Obrigkeit schlecht unterstützt, muſsten aus dem Triebe, sich selbst zu erhalten, heraus die Freiheit des göttlichen Wortes unterdrücken. Es ist klar, wozu das führen muſste. Diese Unterdrückung des Evangeliums, das eben jetzt den Laien wieder zugebracht war, muſste für den Zündstoff, der überall gespeichert lag, der Funke sein.

---

[1] Vergl. Baumann, Gesch. des Allgäu II, S. 364.
[2] Vergl. Baumann, Allgäu II, S. 461 f.

Wir sehen, wie der Bauernkrieg sich vorbereitet, wie er herannaht. Auch die Herren selbst merkten das Nahen des Sturms; aber den elementaren Gewalten, die sich hier äufsern sollten, standen sie machtlos gegenüber: sie wufsten nicht, wie ihnen begegnen. Wir hören, wie man im Reichstag darum sorgt, dafs ein Aufruhr stattfinden werde: man weifs, dafs man ihm vorzubeugen die Pfarrer nicht angreifen dürfe; oftmals hat Planitz darüber an seinen Herrn geschrieben. Aber wie wollte man das verhindern? Es war nicht möglich, eine Einigkeit im Reiche zu erzielen: die Interessen der Hierarchie, der Geistlichkeit, wie sie in Deutschland konstituiert war, mufsten dem entgegenwirken, dafs die neue Meinung weiter um sich greife. Als sich die angegriffene Kirche wieder auf sich selbst besann, als sie wieder festen Fufs zu fassen anfing, brach der Bauernkrieg aus.

Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Achtzehnter Band. Fünftes Heft.

(Der ganzen Reihe einundachtzigstes Heft.)

Chr. Eckert, Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Rheinschiffahrt

im XIX. Jahrhundert.

Von

Christian Eckert,
Dr. jur. et phil.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.



Vorwort.

Die grofsen Umwälzungen im Verkehrswesen des neunzehnten Jahrhunderts wurden durch die Ausdehnung der Schiffahrt auf den Binnenwasserstrafsen stark beeinflufst. Der Rhein stand dabei namentlich zu Beginn der neuen Entwicklung im Vordergrund des Interesses. Der deutschen Ströme König war der Gegenstand des ersten Flufsschiffahrtsvertrags, über den sich die Kabinette der Grofsmächte einigten, er ist bis zu einem gewissen Grade auch in der Folge Typus und Vorbild der Verkehrsentfaltung auf den übrigen Wasseradern geblieben. Ich habe versucht, das Wirken all der verschiedenartigen Kräfte zu zeigen, die das langsame, aber immer stetigere Erblühen der Rheinschiffahrt seit der Wende des 18. zum 19. Jahrhunderts bald fördernd, bald hemmend beeinflufsten. Der Nachdruck mufste dabei auf die rechtlichen und wirtschaftlichen Ursachen der Bewegung gelegt werden, neben denen jedoch auch die Fortschritte der Technik, mit deren Hilfe der Mensch die Natur meistern lernte, aufmerksame Würdigung fanden.

Von gedruckten Materialien sind für die Arbeit diplomatische Aktenstücke, Flug- und Streitschriften der Handelsvertretungen, Jahresberichte einzelner Schiffahrtsunternehmungen in Frage gekommen, besonders aber die zahlreichen Abhandlungen aus der Feder sachkundiger, wenn auch nicht immer vorurteilsloser Beamter der verschiedenen Rheinschiffahrtsverwaltungen. Für die Jahre seit Erlafs der Akte von 1831 lieferten die regelmäfsig ausgegebenen Berichte der Centralkommission schätzenswerte, leider des öfteren lückenhafte Nachrichten. Von ungedruckten Quellen wurden die Aktenbestände des Stadtarchivs und der Handelskammer zu Mainz, über deren Umfang und Inhalt ich mich gelegentlich des Verzeichnisses der Abkürzungen ausgesprochen habe, ausgiebig benutzt. Allerdings wird, infolge des Verwertens der letztgenannten Quellen, Mainz, daneben Köln und der Mittel-

rhein zeitweise in den Vordergrund der Darstellung gerückt. Doch erscheint dies auch sachlich durchaus gerechtfertigt. Während die Stromgestaltung des Niederrheins aufser der eigentlichen Flufsbefahrung die Ausbildung eines unmittelbaren Seeverkehrs erlaubt, während auf der Strecke oberhalb Mainz die Tiefenverhältnisse der Fahrrinne nur die Verwendung kleinerer Schiffe gestatten, steht der Mittelrhein von Köln bis Mainz uneingeschränkt und ausschliefslich der grofsen Flufsschiffahrt offen. In unermüdeter Anstrengung waren seine beiden Umschlagsplätze bemüht, die in der natürlichen Beschaffenheit ihrer Lage begründete, durch obrigkeitliche Privilegien befestigte Stapelgerechtigkeit gegen modernere Verkehrsauffassungen zu verteidigen. Das Aufgeben der überkommenen Betriebsweise, die Wandlungen der Berufsorganisationen lassen sich bei ihnen, dem Sitz alter Schifferzünfte und der seit der napoleonischen Zeit ins Leben gerufenen rheinischen Gilden, genau verfolgen. Ihre Bewohner sind bei den Anfängen der Grofsunternehmungen für Personenschiffahrt am meisten beteiligt gewesen. Vollends Mainz blieb bis tief ins 19. Jahrhundert als Versammlungsort der obersten Rheinschiffahrtsbehörde der Mittelpunkt der Gesetzgebung für Rheinschiffahrtsangelegenheiten und wurde erst später durch Mannheim aus dieser Stellung verdrängt.

Ein nach jeder Richtung erschöpfendes Bild des Rheinverkehrs im 19. Jahrhundert zu bieten, war unmöglich; ein solches wird sich erst nach einer Jahrzehnte heischenden Durchforschung der Archive aller rheinischen Handelscentren geben lassen. Ich konnte nur den Wunsch hegen, die verschiedenen Entwicklungsstufen der Rheinschiffahrt richtig vorzuzeichnen und in einer Reihe innerlich zusammenhängender Einzelstudien deren wechselnde Erscheinungsformen festzuhalten.

Ich darf die Arbeit nicht schliefsen, ohne Herrn Prof. Dr. Gustav Schmoller wärmstens zu danken für Rat und Anregung, die er mir während des Entstehens der vorliegenden Untersuchungen wiederholt zu teil werden liefs. Danken möchte ich an dieser Stelle auch den Herren der Mainzer Stadtbibliothek, insbesondere Herrn Prof. Dr. Velke und Dr. Heidenheimer, sowie dem Sekretär der Mainzer Handelskammer, Herrn P. Meesmann, die mir die Benutzung der einschlagenden Litteratur und ungedruckten Quellen wesentlich erleichterten.

Mainz, den 26. Oktober 1900.

Christian Eckert.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort V

Einführung 1

§ 1. **Der Rheinverkehr vor Beginn des XIX. Jahrhunderts** 1

Der Rhein als grofse Karawanenstrafse Mitteleuropas S. 1. — Natürliche Beschaffenheit des Stromlaufs S. 1. — Stromverbesserungen vor Beginn des 19. Jahrhunderts S. 3. — Benutzung des Rheins zu Transportzwecken. Bildung von Schifferzünften S. 3. — Technik der Wasserbeförderung S. 4. — Stapelrechte und Rheinzölle als Verkehrshindernisse S. 4. — Unfähigkeit des Reichs und der Territorialmächte zur Besserung der rheinischen Zustände S. 5. — Frankreichs Streben nach Rheinbefreiung S. 6.

§ 2. **Die Übergangszeit von der Besetzung des linken Rheinufers durch die Franzosen bis zum Reichsdeputationshauptschlufs** 6

Die Franzosen am Rhein S. 6. — Einnahme von Mainz und Köln. Besetzung des linken Rheinufers S. 6. — Stellungnahme der fränkischen Republik zu Rheinverkehr und Rheinhandel. Die Verhandlungen auf dem Kongrefs zu Rastatt S. 7. — Errichtung von Handelskammern in rheinischen Städten S. 8. — Aufhebung der Zünfte S. 8. — Thatsächlicher Fortbestand der Schiffer- und Karcherzünfte S. 9. — Schwierige Lage dieser Korporationen. Versuche zur Deckung der Zunftschulden S. 10. — Vorläufige Beibehaltung des Stapelzwangs und der Flufszölle durch die fränkische Republik S. 11. — Schädigung der Rheinschiffahrt durch die französische Handelspolitik S. 12. — Rückgang der Schiffsverladungen im Mainzer Hafen S. 14. — Artikel 39 des Reichsdeputationshauptschlusses S. 15.

Erster Abschnitt.

Von der Octroikonvention bis zum Wiener Kongrefs 17

Erstes Kapitel.

§ 3. **Umgestaltung der Rheinschiffahrt durch die Satzungen der Octroikonvention** 19

Abschlufs der Octroikonvention S. 19. — Ihr wesentlicher Inhalt S. 19. — Schaffung einer Centralbehörde S. 20. — Die

Seite

Generalverwaltung des Octroi und ihre Beamten S. 21. — Untere Verwaltungsorgane für die Rheinschiffahrt S. 21. — Verwandlung der alten Rheinzölle in das Octroi S. 22. — Seine Höhe und Erhebungsart S. 22. — Charakteristik dieser Neuregelung der Schiffahrtsabgaben S. 23. — Ersatz der aufgehobenen Stapelrechte durch Neugestaltung des Umschlagszwangs für Köln und Mainz S. 25. — Durchbrechungen des Umschlagszwangs S. 26. — Zweck der abgeänderten Bestimmungen S. 27. — Neugründung von Schiffervereinen S. 27. — Rangfahrten und Ladeordnungen. Regelung der Frachtsätze S. 28. — Grofs- und Kleinschiffahrt S. 29. — Wert der Octroikonvention S. 29.

Zweites Kapitel.

§ 4. **Erlafs der Verordnungen für die Schiffergilden in den „Stationsstädten" und deren Durchführung** 31

Vorarbeiten für die Gildeverordnungen S. 31. — Endgültige Festsetzung derselben S. 32. — Ihre wesentlichen Bestimmungen: Aufnahmebedingungen S. 32. — Bildung und Befugnisse der Verwaltungsbureaus S. 33. — Innere Polizei der Gilden S. 34. — Überwachung der Verladungen und Fahrten S. 35. — Socialpolitisches aus der Gildeordnung: Die Unterstützungskasse S. 36. — Vergleich der Reglements mit den ersten Entwürfen für dieselben S. 37. — Tiefgreifender Unterschied zwischen den neuen Gilden und den alten Zünften S. 37. — Urteil über die Stellung der Gilden im Staats- und Wirtschaftsleben jener Zeit S. 38. — Zwistigkeiten der Schiffer in den Stationsstädten mit ortsfremden Berufsgenossen vor Durchführung der neuen Gildeordnungen S. 39. — Inkrafttreten der Reglements zu Köln und Mainz S. 41. — Direkte und Intermediärschiffahrt S. 42. — Zahl und Herkunft der Gildegenossen S. 43. — Nichtorganisierte Schiffer. Betrieb der Kleinschiffahrt auf dem Rhein S. 45. — Die „Nebenströmler" S. 46.

Drittes Kapitel.

Der Rheinverkehr in der Zeit von 1800 bis 1814 . . . 47

§ 5. **a. Güterbeförderung** 47

Zustand des Rheinverkehrs um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert S. 47. — Schwierigkeiten der Fahrstrafse. Geringe Sorge für deren Verbesserung S. 47. — Günstige Einwirkung einzelner Bestimmungen der Octroikonvention auf die Verkehrsentwicklung S. 48. — Schnelle Abfertigung an den Octroierhebungsstellen dank der Einführung von Schiffspapieren S. 49. — Ladefristen und Lademengen S. 49. Regelung der Frachtpreise und Höhe derselben S. 49. — Dauer der Fahrten S. 51. — Errichtung von Freihäfen in den Stationsstädten S. 51. — Zunahme der Rheinschiffahrt nach 1800 S. 52. — Rückschlag infolge erneuter kriegerischer und politischer Verwicklungen S. 53. — Vergeblicher Widerspruch der Handelskammern gegen Verschärfung der Grenzzölle S. 53. — Ergebnislosigkeit weiterer Schiffahrtserleichterungen für einzelne Plätze S. 54. — Andauernder Niedergang des Rheinverkehrs 1807—1814 S. 55. — Verzicht des Kurfürsten-Erzkanzlers auf seine Rechte am Octroi S. 56. — Ausdehnung des Octroivertrags auf Holland S. 56. — Tiefstand der Rheinschiffahrt nach Verlauf der ersten 10 Jahre des 19. Jahrhunderts S. 57.

Seite

§ 6. **b. Markt- und Personenschiffahrt** 57

Die Marktschiffahrt am Rhein seit dem Ausgang des Mittelalters S. 57. — Verleihung der Gerechtsame zur Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt durch die kurfürstliche Hofkammer zu Mainz S. 58. — Beseitigung des Marktschifferprivilegs durch die französische Verwaltung S. 58. — Neuerrichtung der Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt durch die Satzungen der Octroikonvention. Teilung des Vergebungsrechts zwischen Mainz und Frankfurt S. 59. — Präfekturbeschlufs vom 14. Mai 1806 S. 59. — Seine wichtigsten Bestimmungen S. 60. — Ausblick auf die Entwicklung der Marktschiffahrt in der Folgezeit S. 61. — Die Wasserposten auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz S. 61. — Mifslungene Bestrebungen zur Gründung einer regelmäfsigen Personenschiffahrt auf dieser Strecke S. 62. — Wiederaufnahme der Versuche mit Unterstützung der Mainzer Ortsbehörden S. 62. — Beschwerde der Jachtenbesitzer gegen die neuen Unternehmungen S. 63. — Deren Abweisung; Gründung eines Konkurrenzunternehmens durch einen Teil der Gesuchssteller S. 63. — Widerspruch der Güterschiffer gegen Übernahme von Warentransporten durch die Diligencen S. 63 — Erlafs der Verordnung vom 4. Messidor XII S. 64. — Deren Inhalt S. 65. — Verhältnis der Unternehmer zu den Jachtschiffern S. 67. — Vollzug der Verordnung ohne Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Verkündigung der Octroikonvention S. 67. — Verleihung des Unternehmerprivilegs an Obert und Dolleschall S. 68. — Vorläufige Bestätigung des Unternehmens durch Verfügung des Generaldirektors Eichhoff vom 27. März 1806 S. 68. — Untersagung der Warenverfrachtungen durch Beschlufs vom 15. Mai 1809 S. 69. — Erneuter Vertrag der Unternehmer mit den Jachtenbesitzern vom 14. Mai 1810 S. 69. — Unvollkommene Durchführung dieses Vertrags. Zuständigkeitsstreit zwischen der Octroiverwaltung und den Mainzer Ortsbehörden S. 70. — Einigung über den Entwurf eines neuen Reglements für die Diligencenfahrten S. 70. — Neue Streitpunkte. Stellung der Mainzer Handelskammer zu den Zwistigkeiten S. 71. — Innere Gründe der Wirren und Schwierigkeiten bei Gründung der ersten Schiffahrtsunternehmungen S. 72. — Die Blockade von Mainz und ihre Folgen für die Entwicklung der Diligencenfahrten S. 73. — Reingewinn der Diligencenunternehmung in der ersten Zeit ihres Bestehens S. 73. — Heranziehung der Schiffer zu Militärtransporten S. 74.

Zweiter Abschnitt.

Vom Wiener Kongrefs bis zur Rheinschiffahrtsakte 77

Erstes Kapitel.

§ 7. **Der Wiener Kongrefs und seine Beschlüsse** 79

Einstweilige Verwaltung der Rheinschiffahrt in der Zeit der Freiheitskriege S. 79. — Artikel V des ersten Pariser Friedens als Grundlage der Wiener Verhandlungen über Regelung der Flufsschiffahrt S. 79. — Bildung eines Ausschusses zur Beratung der Schiffahrtsangelegenheiten S. 80. — Beginn der Verhandlungen. Verdienste Wilhelm von Humboldts um die Förderung der gestellten Aufgaben S. 80. — Dalbergs Entwurf eines Schiffahrtsreglements S. 82. — Der Streit um das Umschlagsrecht S. 82. — Anstrengungen von Köln und Mainz, um dessen Bei-

Seite

behaltung durchzusetzen S. 82. — Broschüren für und wider den Stapel; ihre Tendenz und ihr Inhalt S. 83. — Die Mainzer Deputation zu Wien und ihre Berichte für die Heimat S. 85. — Überreichung der Mainzer und Frankfurter Stapelschriften an die Kongreſsmitglieder S. 85. — Die Mainzer Abgesandten und der Syndikus der Stadt Frankfurt a. M. entwickeln ihre Gedanken über das Umschlagsrecht vor der Schiffahrtskommission S. 86. — Schwankende Haltung des Generaldirektors Eichhoff S. 87. — Einmütiger Beschluſs der Kommission betreffs Beseitigung des Umschlags in den Stationsstädten. Gründe der Entscheidung S. 88. — Weitergang der Beratungen. Schaffung einer Centralverwaltung S. 89. — Stärkung der Machtbefugnisse der Einzelstaaten bei Überwachung der Rheinschiffahrt S. 90. — Beratungen über die Schiffahrt auf Nebenflüssen S. 90. — Sonderbestrebungen S. 90. — Die Wiener Konvention vom 24. März 1815 S. 90. — Allgemeine Richtlinien für Behandlung der Schiffahrt auf internationalen Flüssen S. 91. — Ihre Anwendung auf die Rheinschiffahrt S. 91. — Ablösung der Octroirenten und Pensionen S. 92. — Bestimmungen für die Nebenflüsse S. 93.

Zweites Kapitel.

§ 8. **Die Verhandlungen der Centralkommission für die Rheinschiffahrt über Vollzug der Wiener Konvention** . 94

Durch den Wiener Kongreſs waren in der Konvention über die Rheinschiffahrt nur Grundsätze aufgestellt, die noch des Vollzugs harrten S. 94. — Note Humboldts vom 7. April 1815 S. 95. — Übernahme der Rheinschiffahrtsangelegenheiten durch die Centralkommission und Schaffung der „provisorischen Verwaltungskommission“ S. 95. — „Interimistische Instruktion und Definitivreglement“ S. 96. — Beginn der Beratungen in der Centralkommission. Eichhoffs Entwurf einer interimistischen Instruktion und Gegenvorschläge S. 96. — Die Forderung, es müsse sogleich mit Durchführung der freien Schiffahrt begonnen werden, führt zur Vorlage eines neuen Entwurfs durch den Vertreter Nassaus S. 97. — Nach seiner Ablehnung Ausarbeitung einer weiteren Schiffahrtsordnung durch Baden und Hessen S. 98. — Gegenvorschläge Preuſsens S. 98. Sog. „letzter Entwurf“ S. 98. — Verschärfung des Gegensatzes zwischen Holland und Preuſsen. Stellung der übrigen Uferstaaten S. 99. — Vergleichsvorschlag Preuſsens vom Januar 1817 S 99. Nach seiner Verwerfung erklärt Preuſsen, daſs es unter Verzicht auf die „interimistische Instruktion“ die Inangriffnahme der endgültigen Schiffahrtsordnung empfehle S. 100 — Eichhoffs „conciliatorischer“ Vorschlag S. 100 — Nach seiner Ablehnung entschiedene Erklärung Preuſsens, daſs es auf Sonderrechte nicht verzichte, so lange die Schiffahrtsverhältnisse nicht allgemein geregelt seien S. 101. - Die Auslegung des jusqu'à la mer und die niederländischen Douanen S. 101. — Verwerfung eines weiteren durch Eichoff und Genossen ausgearbeiteten Projektes S. 102. — Nach dem Eingreifen Hardenbergs Stillstand der Verhandlungen S. 103. Preuſsens Hinweis auf die Entscheidung der Wiener Kongreſsmächte S. 104. — Das formelle Recht in dem Streite war auf seiten Hollands S. 104. — Seine Auslegung des „jusqu'à la mer“ entsprach der Meinung der Kongreſsmitglieder S. 105. — Preuſsens Standpunkt gerechtfertigt durch die Rücksicht auf das Wohl der deutschen Rheinländer S 106. — Schwierigkeiten seiner Stellung bei der Centralkommission S. 107. — Ergebnislose Wiederaufnahme der Verhandlungen S. 108. - Einzelzugeständnisse Hollands S. 108. — Anrufen des Bundesrats durch Nassau S. 109. —

Seite

Erleichterungen des Umschlagszwangs im Kölner Hafen S. 109. — Verstärkung der Wünsche nach Änderung der Lage seit 1820/21. S. 109. — Weitere Zugeständnisse Hollands S. 110. — Die Separatverhandlungen über das Definitivreglement S. 111. — Nach dem Austritt Preufsens Vertagung der Sitzungen der Centralkommission S. 111. — Gesamturteil: trotz jahrelanger Beratungen völliges Versagen der Centralkommission bei Lösung ihrer Hauptaufgabe S. 111.

Drittes Kapitel.

Umschlagszwang und Gildenorganisation nach dem ersten Pariser Frieden 113

§ 9. **a. Beibehaltung des Umschlags in Köln und Mainz ohne Rücksicht auf die Wiener Konvention** 113

Theorie und Praxis bei Fortentwicklung der Rheinschiffahrt nach 1815 S. 113. — Eintreten der Kölner Interessenten für Beibehaltung des Umschlagszwangs S. 113. — Besondere Befürchtungen der Mainzer Kaufleute S. 115. — Erneute Reibereien zwischen Mainz und Frankfurt nach dem Pariser Frieden S. 115. — Mainz und Köln gewähren einzelne Erleichterungen bei Handhabung des Umschlagszwangs S. 116. — Im allgemeinen ist Mainz ängstlicher auf die Wahrung des Zwangsrechtes bedacht, als die Schwesterstadt. Streit wegen der Lauertannen S. 118. — Einnahmen der Stadt Mainz aus dem Stapelzwang S. 119. — Versuche Frankfurts auf dem Landwege den Mainzer Hafen zu umgehen S. 119. — Standpunkt der hessischen Provinzialregierung. Ausgleichende Thätigkeit des Freiherrn von Lichtenberg S. 120. — Der Zwist mit Nassau wegen der Güterverschleppungen über Biebrich S. 121. — Kleinliche Schiffahrtspolitik der einzelnen Hafenplätze. Die Aufrechterhaltung des Stapels diente damals weniger der Schiffahrt als dem Speditionshandel der Stationsstädte S. 123.

§ 10. **b. Weiterentwicklung der Schiffergilden in den Stationsstädten** 124

Fortbestand der Gilden zu Köln und Mainz nach der Wiener Konvention S. 124. — Mifslungener Versuch des Grafen Solms-Laubach ihre Unabhängigkeit zu erzwingen S. 124. — Generalversammlungen der Mainzer Gilde in den Jahren 1815—1827 S. 125. — Vertretung der Gildegenossen bei denselben S. 126. — Vergebliche Bemühungen der Mainzer Bürgermeisterei, eine Abänderung des Geschäftsganges bei den Versammlungen zu erzielen S. 126. — Neuwahlen des Verwaltungsbureaus; Beteiligung der Schiffergemeinde daran S. 127. — Beschränkter Thätigkeitskreis der Generalversammlungen S. 128. — Geringer Einflufs derselben S. 128. — Zahl der Gildemitglieder in dem Zeitraum von 1815 bis 1831. Geringe Schwankungen der Mitgliederzahl S. 129. — Wertschätzung der Gildeverbände bei den übrigen Berufsgenossen S. 131. — Günstige Finanzlage der Mainzer Gilde. Wohlstand einzelner Mitglieder S. 131. — Die Mainzer Gilde und die Verpachtung des Winterhafens S. 132. — Segensreiche Wirkung der Unterstützungskasse S. 133. — Versuche der nichtinkorporierten Berufsgenossen, ebenfalls eine Unterstützungskasse zu gründen S. 134. — Gesellen- und Lehrlingswesen S. 135. — Lohnfrage. Konkurrenzneid der Gesellen verschiedener Hafenplätze S. 135. — Die Meister untereinander S. 136. — Steuerleute und Lotsen

Seite

S. 137. — Ihre Heranbildung und ihr Beruf S. 137. — Steuermannskandidaten S. 138. — Zwang zur Benutzung der Lotsen und Steuerleute S. 138. — Mainsteuerleute in Mainz S. 139. — Höhe des Steuermannslohns S. 139 — Zahl der Steuerleute und die selbständigen Schiffmeister im Rheingebiet S. 140.

Viertes Kapitel.

Die Benutzung der Rheinstrafse in den Jahren 1815—1831 . 142

§ 11. **a. Gütertransporte** 142

Schwierigkeiten bei Einführung von Verkehrserleichterungen. Streit um die Kohlentransporte S. 142. — Die Intermidiärschiffer und die Rangfahrten S. 144. — Fahrten von Mainz nach den Mainorten S. 145. — Ladezeiten und Fahrtengeschwindigkeit. Erhebung der Schiffahrtsabgaben S. 145. — Regelung der Frachtpreise S. 145. — Versicherung der Rheintransporte gegen Unfälle S. 147. — Bestätterwesen S. 148. — Einnahmen aus den Rheinschiffahrtsgebühren S. 149. Gesamtbenutzung der verschiedenen Rheinstrecken zu Gütertransporten und Warenverkehr in einzelnen Häfen S. 150. — Die Höhe der Flufszölle ermöglicht den Wettbewerb der Landstrafsen mit dem Wasserweg S. 153. — Versuche, durch örtliche Mafsnahmen den Rheinverkehr zu heben; Erlafs von Hafenordnungen in den Stationsstädten S. 155. — Einflufs der preufsisch-deutschen Handelspolitik auf den Rheinverkehr S. 156. — Einschneidende Wirkung der technischen Neuerungen der Betriebsweise und der Fertigstellung der Rheinschiffahrtsakte S. 158.

§ 12. b. **Marktschiffe und Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein** 158

Unveränderter Fortbestand der Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt S. 158. — Neuregelung des Vergebungsrechtes durch die Mainzer Behörden S. 159. — Neuverleihung des Mainzer Privilegs an den Sohn des verstorbenen Marktschiffers im Jahre 1826 S. 161. — Verbot des Speditionsbetriebes für den Marktschifter S. 161. — Marktschiffahrtsbetrieb bedroht durch Einführung der Dampfschiffahrt S. 162. — Weitere Marktschiffereien auf dem Mittelrhein. Neuerrichtung der Verbindung Mainz-Nierstein S. 163. — Die Diligencenunternehmung Mainz-Köln unter der Geschäftsführung Rupprechts. Ihre Förderung durch den Grafen Solms S. 163. — Erlafs eines neuen Polizeireglements für die Unternehmung; dessen wesentliche Bestimmungen S. 164. — Veränderung des wirtschaftlichen und rechtlichen Charakters der neuen Unternehmung S. 165. — Regelung der Fahrten. Gestattung der Mitnahme von Eilgut S. 166. — Frachtpreise S. 167. — Streit des Jachtschiffervereins mit den früheren Pächtern der Diligencengerechtsame, die bei den Mainzer Ortsbehörden Unterstützung finden S. 168. — Auflösung der Vereinigung. Neuerrichtung des früheren Geschäftsbetriebs S. 168. — Verhaftung der Streikenden, Beschlagnahme ihrer Jachten S. 169. — Gründe für die Stellungnahme der Mainzer Behörden zu der Vereinigung S. 171. — Beschwerde des Grafen Solms bei Hardenberg und Metternich in Wien S. 172. — Vorläufiger Entscheid zu Gunsten des Jachtschiffervereins S. 173. — Wiederaufnahme der Fahrten durch denselben S. 173. — Erneute Streitigkeiten nach Eingliederung von Mainz in das Grofsherzogtum Hessen. Entscheid der Provinzialregierung vom 21. April 1818 S. 174. — Eingreifen der Centralkommission S. 175. — Erneute staatliche Genehmigung der Schiffervereinigung durch die hessische Regierung am 30. Dezember 1822 S. 176. — Aufschwung des Fahrtenbetriebs S. 176. Vergeb-

Seite

liche Versuche der Mainzer Kaufleute, die Speditionen des Geschäftsführers der Gesellschaft einzuschränken S. 177. — Umfang des Betriebs und Einnahmen der Unternehmung S. 178. — Rückgang der Diligencenfahrten, besonders seit Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein S. 179. — Infolge der Notlage kleinliche Beschwerden gegen die Berufsgenossen S. 181. — Bedenken der Jachtenbesitzer gegen den Betrieb der Dampfboote S. 181. — Wechsel in der Geschäftsführung S. 182. — Verminderung der Fahrten infolge des verstärkten Wettbewerbs. Erfolglose Preisermäfsigungen S. 183. — Bitten der Gesellschafter um Entschädigung für Verlust ihres Monopols S. 183. — Der Verfall der Unternehmung, besiegelt durch technische Neuerungen, die sich die Genossen nicht zu nutze machen S. 184.

Fünftes Kapitel.

§ 13. **Die Technik der Rheinbefahrung zu Beginn des XIX. Jahrhunderts und die Anfänge der Dampfschiffahrt** . 186

Die verschiedenen Arten der Rheinschiffe auf den einzelnen Stromstrecken S. 186. — Bau und Ausrüstung der Schiffe. Kosten derselben S. 187. — Anzahl der Rheinschiffe in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und ihre Verteilung auf die verschiedenen Zweige des Stromgebietes S. 188. — Anzeigen ihrer Ladefähigkeit durch das Aichverfahren S. 190. — Einheitliche Regelung der Aichung durch die Centralkommission S. 190. — Mittel zur Fortbewegung der Fahrzeuge S. 191. — Der Leinzug, insbesondere die Mainzer Karcherzunft S. 191. — Deren Geschichte unter den letzten Kurfürsten von Mainz S. 191. — Thatsächlicher Fortbestand derselben nach Verkündigung der Gewerbefreiheit durch die Franzosen S. 192. — Streitigkeiten der Karcher mit den Schiffern im Mainzer Hafen S. 192. — Neuerrichtung der Innung als „Gesellschaft der Mainzer Halfleute“ S. 193. — Satzungen der Vereinigung S. 193. — Regelung der Entlöhnung der Karcher durch die Schiffer S. 194. — Zünftlerische Geschlossenheit der neuen Korporation S. 194. — Streitigkeiten der Mainzer Karcher mit Halfleuten der Nachbarorte wegen der Ausübung des Gewerbes S. 196. — Wirren wegen des Schiffszugs durch Menschen im Mainzer Hafen S. 196. — Ordnungen für die Schiffszieher S. 196. — Fortbewegung der Schiffe durch eigene Krafterzeugung. Die Erfindung der Dampfschiffahrt S. 197. — Erste Versuche mit Dampfern auf der holländischen Rheinstrecke S. 198. — Die „niederländische Gesellschaft“ S. 198. — Die Kölner Handelskammer befürwortet die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein S. 198. — Probefahrten des „Rhein“ S. 198. — Schwinden des Mifstrauens gegen den neuartigen Schiffahrtsbetrieb S. 199. — Gründung der ersten Gesellschaften zu dessen Ausnutzung und deren Genehmigung durch die Uferstaaten S. 200. — Die Kölner Gesellschaft und die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main S. 201. — Die Gesellschaften teilen sich in die Stromstrecken und treffen Vereinbarungen über den Anschlufs der verschiedenen Linien aneinander S. 202. — Beschwerden der Segelschiffer gegen Einführung der neuen Betriebsweise und Verzögerung der staatlichen Genehmigung für die neuen Unternehmungen. S. 203. — Endgültiger Zusammenschlufs des Mainzer, Frankfurter und Strafsburger Handelsstandes mit der badischen Gesellschaft S. 205. — Beginn der regelmäfsigen Dampfschiffahrten im Jahre 1827 S. 207. — Technische, rechtliche und polizeiliche Schwierigkeiten in der ersten Zeit des Betriebes S. 207. — Preissätze der Dampfer S. 209. — Grofser Erfolg der Dampfer

Seite

bei der Güter- und Personenbeförderung S. 209. — Annehmlichkeiten der neuen Fahrten S. 210. — Wohlwollen des Publikums und Mifsgunst der Schiffer S. 211. — Unzukömmlichkeiten bei Beschäftigung der alten Rheinschiffer auf den Dampfern S. 211. — Besatzung der Dampfboote; Löhne derselben S. 211. — Anstellung von Steuerleuten S. 212. — Fernbleiben der Schiffer von den Aktienunternehmungen S. 212. — Versuche der Segler, ihre Fahrten konkurrenzfähig zu erhalten S. 213. — Erneute Klagen und Beschwerden der mittelrheinischen Schiffer S. 213. — Unvermeidlicher Rückgang der bisherigen Betriebsweise S. 215. — Stellung der rheinischen Behörden zur Einführung der Dampfschiffahrt S. 215.

Dritter Abschnitt.

Von der Rheinschiffahrtsakte 1831 bis zu ihrer Neugestaltung 1868 217

Erstes Kapitel.

Die Übereinkunft der Uferstaaten vom Jahre 1831 und deren Einwirken auf die Fortentwicklung der Rheinschiffahrtsverhältnisse 219

§ 14. a. **Abschlufs und Inhalt der Schiffahrtsakte** 219

Wiederaufnahme der Verhandlungen bei der Centralkommission S. 219. — Zugeständnisse Hollands und Beharrlichkeit Preufsens S. 220. — „Partikularverhandlungen“ der beiden Mächte über die Abfassung eines Schiffahrtsreglements S. 221. — Genehmigung ihres Entwurfs und Abschlufs der Rheinschiffahrtsakte am 31. März 1831 S. 221. — Grundgedanke des Vertrags S. 222. — Inhalt seiner einzelnen Titel: Freiheit der Schiffahrt bis in das Meer S. 222. — Regelung des Durchgangsverkehrs auf den einzelnen Rheinstrecken S. 222. — Beibehaltung der Rheinschiffahrtsabgaben S. 223. — Verhältnis der Rheinschiffahrt zu den Zollgesetzen der Einzelstaaten S. 224. — Endgültige Aufhebung der Schiffergilden und völlige Beseitigung des Umschlagszwanges in den Stationsstädten S. 224. — Freie Vereinbarung der Frachtpreise und Neuregelung der Rangfahrten S. 225. — Polizeiliche Vorschriften zur Sicherheit des Rheinverkehrs S. 226 — Strafbestimmungen. Einrichtung der Rheinzollgerichte S. 226. — Centralkommission und sonstige Verwaltungsorgane der Rheinschiffahrt S. 227. — Allgemeine Verbindlichkeit der Akte S. 227.

§ 15. b. **Durchführung der Akte und die ihr folgende Neuordnung des Schiffer- und Steuermannswesens** . . . 228

Unmittelbare Durchführung der Rheinschiffahrtsakte nach dem Erlafs S. 228. — Geringe Abänderungen des Vertrags in den nächsten Jahrzehnten S. 228. — Aufgaben der Centralkommission und Einrichtung der Rheinschiffahrtsverwaltung S. 229. — Wirksamkeit der Rheinzollgerichte S. 230. — Endgültige, thatsächliche Beseitigung des Umschlagzwangs in Köln und Mainz S. 231. — Folgen dieser Mafsregel für die Stationsstädte und für die Allgemeinheit S. 231. — Auflösung der Schiffergilden. Nutzloser Widerspruch der Schiffer S. 232. — Liquidation des Vermögens der Mainzer Genossenschaft S. 232. — Letzte Tagung der Mainzer Korporation S. 233. — Eigenart der rheinischen Gilden S. 235. — Zweck der

Seite

Rheinschifferpatente und die Bedingungen für ihre Erlangung S. 236. — Streben nach Vereinheitlichung der Vorschriften für den Rheinschiffahrtsbetrieb S. 236. — Befugnisse der Inhaber von Rheinschifferpatenten S. 237. — Allmähliches Anwachsen der Zahl der Rheinschiffer nach Freigabe des Gewerbes S. 238. — Patenterteilung an Schiffer der Nebenflüsse S. 239. — Steuermannswesen zur Zeit des Erlasses der Rheinschiffahrtsakte S. 239. — Vorschläge der Centralkommission für seine Regelung S. 240. — Hessische Steuermannsordnung von 1836 S. 240. — Aufhebung des Steuermannszwanges in Preufsen 1844 S. 241. — Durchsetzung einzelner freiheitlicher Bestimmungen für den Steuermannsdienst auf den übrigen Stromstrecken S. 242. — Herabsetzung des Steuermannslohnes S. 242. — Aufhebung des Steuermannszwangs innerhalb des ganzen Rheingebiets im Jahre 1866 S. 243.

Zweites Kapitel.

§ 16. **Weiterentwicklung der Transportmittel für Güterladungen. Beurten und Dampfschlepper** 244

Einrichtung von Rangfahrten nach holländischem Vorbild auf Grund der Akte von 1831 S. 244. — Die niederländischen Beurten. Ihre Organisation und ihr Zweck S. 244. — Stellungnahme des rheinischen Handelsstandes zur Einführung des Beurtensystems S. 245. — Vorbereitung der Reihefahrten in den einzelnen Hafenplätzen. Bemühungen der Handelsvertretungen von Köln, Mainz, Mannheim S. 246. — Aufblühen der neuartigen Rangfahrten nach Durchführung der Schiffahrtsakte S. 247. — Lebenshaltung der Führer auf den Beurtschiffen S. 248. — Ermäfsigung der Frachtpreise für die Güterbeförderung infolge des freien Wettbewerbs S. 249. — Rivalität der Rheinstädte untereinander S. 250. — Die Kölner Rheinseeschiffahrt und ihr Verfall S. 251. — Relaiseinrichtungen zur Vermehrung der Schnelligkeit bei den Wasserfahrten S. 252. — Anfänge der Dampfschleppschiffahrt in den Niederlanden S. 253. — Die Schleppfahrten auf der Waal S. 254. — Versuche, die Schleppschiffahrt auf dem Mittelrhein einzubürgern S. 254. — Bau von eisernen Lastkähnen für die Dampfschlepper S. 255. — Bildung von Schleppschiffahrtsgesellschaften in den Verkehrsmittelpunkten des Rheins S. 256. — Wettstreit der Dampf- und Windmotoren bei der Güterverfrachtung S. 257. — Stellungnahme der Segelschiffer zu den Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften. Die Mannheimer Beurt S. 258. — Ablehnende Haltung der Güterschiffer am Mittelrhein S. 258. — Rückgang der Rangfahrten, Aufschwung der Schleppschiffahrtsgesellschaften S. 259. — Das Jahr 1848 und seine Wirren S. 260. — Streitschriften beider Parteien S. 260. — Vorteile der Dampfschlepper für die Allgemeinheit, Nachteile für die gelernten Segelschiffer S. 262. — Versuche der Centralkommission, eine Verständigung zwischen Schleppschiffahrtsunternehmungen und Rangfahrern zu erzielen S. 263. — Regelmäfsigere Benutzung der Schlepper durch die Beurtleute S. 265. — Verminderte Inanspruchnahme des Leinzugs durch die Segelschiffer S. 266. — Allmähliche Auflösung der Beurten zu Beginn der 60er Jahre S. 267.

Drittes Kapitel.

§ 17. **Wettstreit der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande** 268

Weiterentwicklung der Dampfschiffahrt nach Erlafs der Rheinschiffahrtsakte von 1831 S. 268. — Veränderungen im Bestande

Seite

der grofsen Dampfschiffahrtsunternehmungen. Auflösung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main S. 268. — Aufschwung des Dampferverkehrs der niederländischen und der preufsischen Gesellschaft S. 269. — Verbesserungen im Schiffsbau S. 271. — Die Gründung der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein S. 271. — Aufkommen weiterer Dampferunternehmungen. Versuche zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein und deren Schicksale S. 272. — Wettbewerb der Dampferlinien untereinander S. 274. — Bemühungen um Konzessionen der Uferstaaten und Tarifermäfsigungen S. 274. — Streit um die Abfahrtsstunden. Kartellbestrebungen S. 276. — „Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag" zwischen der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft vom Jahre 1853 S. 277. — Gemeinsamer Fahrtenbetrieb der beiden Unternehmungen S. 278. — Dampfer für den Ortsverkehr S. 279. — Überlegenheit der Dampfschiffahrt über die seitherige Betriebsweise S. 281. — Rücksichtnahme auf die Fortentwicklung des Dampfschiffahrtsbetriebs bei Erlafs von polizeilichen Sicherheitsmafsregeln für die Rheinschiffahrt S. 282. — Bestand der Dampfschiffahrtsgesellschaften um die Mitte des Jahrhunderts, verglichen mit dem Bestand an Segelschiffen in jener Zeit S. 283. — Wasserstrafse und Schienenweg S. 288. — Bahnlinien als Zufahrtswege zu der Rheinstrafse S. 289. — Entwicklung des rheinischen Eisenbahnnetzes S. 289. — Wechselndes Verhältnis der Schiffahrt zu den Eisenbahnen S. 291. — Übereinkommen der Düsseldorfer Gesellschaft mit den badischen Staatsbahnen S. 291. — Die Zufuhrstrafsen verwandeln sich in Konkurrenzlinien S. 292. — Rückgang der Schiffahrt auf dem Oberrhein S. 292. — Einstellung der Marktsegelschiffahrt Mainz-Frankfurt S. 293. — Minderung der Personenbeförderung auf der Rheinstrafse S. 293. — Verhältnis beiderlei Verkehrswege um die Mitte des Jahrhunderts S. 294. — Neuerstarktes Streben nach Befreiung des Rheins von Schiffahrtsabgaben S. 295.

Viertes Kapitel.

§ 18. **Vom Zolltarif der Rheinschiffahrtsakte bis zur Beseitigung aller Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein** . . 296

Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte über die Zollerhebung S. 296. — Verschiedene Wege, auf denen eine weitere Ermäfsigung der Zollsätze angestrebt wird S. 297. — Ermäfsigungen der Zollsätze am Oberrhein S. 297. — Einigung der deutschen Zollvereinsstaaten über Freigabe inländischer Erzeugnisse S. 298. — Preufsens Zollerleichterungen und Stellungnahme der Nachbarstaaten dazu S. 299. — Rückvergütung der preufsischen Rheinzölle in den oberrheinischen Staaten S. 299. — Die preufsische Kabinettsordre vom 28. Dezember 1836. S. 300. — Schiffahrtsvertrag zwischen Preufsen und Holland 1837 S. 301. — Die Zolländerungen von 1841/42 S. 302. — Festsetzung des Zollsatzes für Personendampfer und ihre Ladung S. 303. — Die Supplementarartikel XVI und XVII zur Rheinschiffahrtsakte S. 303. — Neuregelung der Schiffahrtsabgaben auf dem Main S. 304. — Drängen nach weiterer Ermäfsigung der Rheinzölle, gefördert durch den Ausbau der Eisenbahnen S. 304. — Stellungnahme der deutschen Nationalversammlung zur Frage der Flufszölle S. 305. — Ermäfsigungen der Rekognitionsgebühr in den Jahren 1847/49 S. 306. — Aufhebung der Rheinzölle für die niederländische Stromstrecke S. 306. — Rheinzolltarif von 1851 S. 307. — Bedenken gegen weitere Ermäfsigungen der Schiffahrtsabgaben S. 309. — Die Stromverbesserungen des Ober-, Mittel- und Niederrheins seit Beginn des 19. Jahr-

Seite

hunderts S. 309. — Die Ausgaben der Uferstaaten für die Rheinkorrektionen S. 313. — Deren Nutzen für die Schiffahrt und für die angrenzenden Länder S. 314. — Die Aufwendungen dürfen nicht der Schiffahrt zur Last fallen S. 315. — Erneutes Streben nach Rheinzollbefreiung infolge des sich stetig verschärfenden Wettbewerbes zwischen Wasser- und Eisenstraſsen S. 315. — Umfang der Belastung der Schiffahrt durch die aufrecht erhaltenen Zollsätze S. 316. — Karlsruher Beschluſs über weitere Herabsetzung des Zolltarifs und dessen Wirkungen S. 318. — Einigung über die Zollermäſsigungen vom Oktober 1864 S. 319. — Verzicht sämtlicher Zollvereinsstaaten auf die Schiffahrtsabgaben 1866 S. 322. — Gänzliche Beseitigung der Rheinzölle durch die Revidierte Akte von 1868 S. 323. — Preuſsens Anteil an der Rheinzollbefreiung S. 323.

Fünftes Kapitel.

§ 19. **Allgemeine Verkehrsentwicklung auf dem Rhein in den Jahren 1831—1868** 324

Der Rhein in Erfüllung seiner verkehrswirtschaftlichen Aufgabe S. 324. — Aufstrebende Entwicklung der Rheinschiffahrt nach 1831 bis zur Mitte des Jahrhunderts S. 325. — Einfluſs der Eisenbahnen in der ersten Zeit ihres Bestehens S. 326. — Wasserstands- und Witterungsverhältnisse S. 326. — Einwirkung der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Lage auf den Rheinverkehr S. 327. — Das Jahr 1848 und seine Folgen S. 327. — Der amerikanische Bürgerkrieg S. 328. — Übersicht über die Güterabfertigung an den einzelnen Zollämtern S. 330. — Gesamtverkehr; Berg- und Thalfahrten; Benutzung der einzelnen Stromstrecken zum Fahrtenbetrieb S. 330. — Anteilnahme der einzelnen Rheinhäfen an den Verladungen S. 335. — Die wichtigeren auf die Benutzung der Wasserstraſse angewiesenen Güter, insbesondere die Getreide- und Kohlentransporte S. 336. — Personenbeförderung durch die Dampfschiffahrtsgesellschaften S. 337. — Inanspruchnahme der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft S. 338. — Dampfkraft und Segelwerk bei der Güterbeförderung im letzten Jahrzehnt vor Revision der Schiffahrtsakte S. 341. — Geringe Verschiebungen ihres gegenseitigen Verhältnisses. Unterschied bei Berg- und Thalfahrten S. 341. — Niedergang der Segelschiffahrt S. 345. — Die fortgesetzte Ausdehnung der Eisenbahnlinien fördert die Verwendung der Dampfkraft auf dem Rhein, hemmt aber die Entwicklung des Gesamtschiffsverkehrs S. 347. — Überführung der mit Wasserzöllen beschwerten Handelsartikel auf die Eisenstraſsen S. 348. — Die Wahl des Transportwegs für Massengüter S. 349. — Teilung der Verkehrsaufgaben zwischen Land- und Wasserstraſsen um 1866 S. 349. — Verschiebungen in der Art der Beförderung einzelner Artikel S. 350. — Weitergestaltung des Verhältnisses zwischen Rheinstraſse und Eisenbahnen S. 352.

Sechstes Kapitel.

§ 20. **Die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ vom Jahre 1868** 354

Notwendigkeit einer Umarbeitung der Rheinschiffahrtsakte nach 1866 S. 354. — Entwurf einer neuen Schiffahrtsordnung, seine Wertung durch Interessenten und Annahme durch die Uferstaaten S. 354. — Die „Revidierte Akte vom 17. Oktober 1868“ und ihre Satzungen S. 355. — Völlige Freigabe der Schiffahrt auf dem Rhein und den Stromarmen seines holländischen Deltas S. 355. —

Seite

Beseitigung aller Schiffahrtsabgaben S. 356. — Durchfuhrbestimmungen S. 356. — Beibehaltung der Rheinschifferpatente und der Dienstbücher für unselbständige Schiffsleute S. 356. — Rechte der Patentinhaber S. 357. — Polizeiliche Vorschriften im Interesse der Verkehrssicherheit S. 359. — Steuermanns- und Lotsenwesen S. 360. — Bestimmungen für die Rheinhäfen S. 360. — Sorge für Stromverbesserungen. Verbot aller verkehrhemmenden Anlagen im Fahrwasser S. 360. — Regelung des Durchlasses bei den Rheinbrücken S. 361. — Strafbestimmungen S. 361. — Einrichtung der Rheinschiffahrtsgerichte S. 362. — Die Centralkommission S. 362. — Einteilung des Stromgebietes in örtlich begrenzte Aufsichtsbezirke S. 362. — Schiffahrtspolizei- und Flofsordnungen S. 363. — Neuregelung der Beförderung von Zündstoffen S. 364. — Vollzug der Revidierten Akte S. 364. — Ihr Wert und ihre Geltung S. 364.

§ 21. **Rückschau und Ausblick** 366

Lage der Rheinschiffahrt zu Beginn des 19. Jahrhunderts S. 366. — Oetroikonvention und Wiener Kongrefs S. 366. — Die Rheinschiffahrtsakte und ihre Folgen S. 367. — Streben nach Rheinzollbefreiung, befriedigt durch die Revidierte Akte von 1868 S. 367. — Technische Wandlungen im Rheinverkehr S. 368. — Kleinbetrieb und Grofsunternehmung S. 368. — Aufschwung der Rheinschiffahrt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts S. 368. — Wasser- oder Eisenstrafse? Beider Kampf und wechselseitige Ergänzung S. 369. — Ablehnen rückschrittlicher Bestrebungen S. 370. — Erweiterung des rheinischen Stromgebietes S. 371. — Schlufswort S. 372.

Nachweis der Abkürzungen in den Citaten der Quellen und Litteratur 373

I. Ungedruckte Quellen 373

II. Litteratur und gedruckte Quellen 374

Beilagen.

1. Fahrpreise der Mainzer „Diligencen - Entreprise" für den Mittelrhein 1803 383
2. Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions rélatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche 1813 388
3. Projet de Règlement sur la police de la navigation du Rhin 1813 393
4. L'adresse du conseil municipal de Cologne à Sa Majesté l'Empereur 1813 399
5. Entwurf einer Ordnung für die Hilfskasse der Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte zu Mainz 1816 401
6. Verordnung der Stadt Mainz über das Halfwesen oder den Schiffszug 1817 403
7. Entscheid der Grofsherzoglich Hessischen Regierung der Provinz Rheinhessen in Sachen der „Wasser-Diligencen-Unternehmer" gegen die „Jachtschiffer-Gesellschaft" 1818 . . . 406
8. Bericht der Bürgermeisterei Mainz über das Gesuch einer Gesellschaft von Handels- und Privatleuten betreffs Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein 1826 410
9. Vereinbarung von Vertretern des Mainzer, Frankfurter und Strafsburger Handelsstandes über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main 1826 419

Seite

10. Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Grofsherzoglich badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft 1826 420
11. Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde über Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein 1826 . . . 424
12. Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde über die für die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen 1827 429
13. Gutachten der Mainzer Handelskammer, betr. die nach Möglichkeit zu bewirkende Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt 1828 432
14. Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen Mainz und Nierstein 1828 434
15. Fahrplan und Frachtpreise der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in ihrem ersten Betriebsjahre 1827 . 437
16. Vertrag über Vereinigung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft 1832 442
17. Zusatzbestimmungen zu dem Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft 1832 447
18. Fahrten und Anschlufsverbindungen der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1840 448



Einführung.

§ 1.

Der Rheinverkehr vor Beginn des 19. Jahrhunderts.

Der Rhein ist, mehr wie jede andere deutsche Wasserader, mit unseres Vaterlandes Geschicken, seinem Werden und Wachsen auf das engste verknüpft. Seine breiten, grünen Fluten rollten seit alters sagenumwoben durch Germaniens Wälder, die Grenzscheide zwischen widerstreitenden Völkerstämmen bildend. An ihnen ging die Morgenröte einer neuen Kultur den urwüchsigen Söhnen unsers Heimatlandes auf. Des Rheines Wellen führten deutscher Erde zuerst die Errungenschaften italienischer Kultur entgegen. Die noch unerforschten Anfänge des mitteleuropäischen Handels, das Aufblühen des Verkehrswesens seit den ersten christlichen Jahrhunderten sind mit dem Rheinstrom innig verwachsen. Für lange Zeit haben seine Wogen dem beginnenden Weltaustausch, dem sich langsam entfaltenden Groſshandel der Kernvölker unseres Erdteils die hervorragendste Karawanenstraſse geboten.

Die einzelnen Teile des rheinischen Stromgebietes sind durch ihre natürliche Beschaffenheit ziemlich scharf voneinander geschieden und haben sich demgemäſs auch nach ihrer jeweiligen Eigenart selbständig entwickeln müssen. Zugleich werden sie jedoch durch die sie alle beherrschende Wasserader zu einem geschlossenen Ganzen verknüpft und haben daher von jeher des wirtschaftlichen Austausches und der wechselseitigen Unterstützung nicht entraten können.

Der Fluſslauf[1] wird in dem Momente verkehrsfähig, da

[1] Über Stromgebiet, Stromlänge des Rheins und Beschaffenheit seines Bettes in älterer und neuerer Zeit vgl. Ockhart, Der Rhein S. 10—89; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 1—104; Herman, Topographie des Rheins S. 3—63; Kohl, Der Rhein Bd. 1 und 2;

er das mächtige Becken des Bodensees, den eigentlichen Mittelpunkt Oberschwabens, verläfst, um sich bis Schaffhausen ruhig und ungehindert zu ergiefsen. Dann beginnen die Hemmungen, die zunächst bei genanntem Orte eine vollständige Unterbrechung des Wasserwegs veranlassen und ihm bei Fortsetzung desselben unablässig Felsbarren und Klippen entgegenstellen, bis er bei Basel in die oberrheinische Ebene eintritt. Auch jetzt mufs das „gewaltige Wildwasser" sich sein Bett noch zwischen Geröll und Schotterbänken suchen. Erst unterhalb Strafsburgs, wo sich, wie der Name andeutet, die Strafsenzüge, die aus den Pässen des Schwarzwaldes und der Vogesen herkommen, mit dem Rhein und der stilleren Ill schneiden, verändert sich das Bild. In langsamerem Laufe gräbt sich das Wasser durch den lockeren Alluvialboden einen vielfach geschlängelten Weg. Seine Windungen greifen an der Seite der Strömung immer weiter aus und bilden Schleifen, deren engen Hals die nächste Hochflut durchbricht. Die zurückbleibenden Altwasser erfüllen mit ihrem Netze das ganze breite Überschwemmungsgebiet, wodurch in alter Zeit die Besiedelung der Ebene und ein Hinausrücken der Strafsen über den Rand des umliegenden Hochgestades vielfach behindert wurde. Erst bei Oppenheim tritt der Rhein wieder über eine Schwelle felsigen Bodens und gewinnt damit sofort ein anderes Aussehen. Durch die Verengung seines Bettes infolge Heranrückens der Mittelgebirge unterhalb Bingens werden seine durch Main und Neckar vermehrten Wassermengen von Mainz an aufgestaut, sodafs er zuletzt im Rheingau fast einem See gleicht. Auf dieser Strecke begegnen uns in zunehmender Anzahl die Auen, kleine Inseln von wechselndem Bestand, die der Flufs nach Belieben giebt und nimmt, die oft in wenig Jahren entstehen und verschwinden[1].

Nachdem sich der Rhein in dieser lachenden Landschaft breit entfaltete, wird er in die Enge der Berge getrieben. Wieder beginnen mit dem Binger Loch die Felsbarren den Flufs zu durchqueren und der Schiffahrt nahezu unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Erst nach Einmündung von Lahn und Mosel kann sich das Bett des Stromes zum

---

Meidinger, Die deutschen Ströme Bd. 2 S. 6—14; Gothein, Rheinschiffahrt S. 231—235. Wohl die beste hydrographische Darstellung giebt die im Auftrage der Reichskommission zur Untersuchung der Rheinstromverhältnisse herausgegebene umfangreiche Arbeit über den Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse, Berlin (Ernst und Korn) 1889. Vgl. dazu noch „Denkschrift über die Ströme Memel . . . Rhein", bearbeitet im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1888.

[1] Vgl. Beschreibung aller Auen im Rhein von Mannheim bis Bingen vom Jahre 1571 (erhalten in Abschrift vom 3. Juli 1788). Pergamentband in Folio 121 S. im M St.A. Abt. 127; und Gothein, Rheinschiffahrt S. 233 ff.

zweiten Male erweitern. Neuerdings treten Inseln auf, diesmal von festerer Art und nicht so vergänglich wie die Auen im Rheingau. Bei Köln erlangt dann der Wasserzug immer gröſsere Breite, nimmt er den eigentlichen Tieflandcharakter an. Seiner Neigung, sich in Arme zu spalten, deren Spuren man noch heute in dieser Gegend überall bemerken kann, hat man schon im Mittelalter zu wehren gewuſst. Erst an der Stelle, wo der Rhein aus dem deutschen Reichsgebiet austritt, teilt er sich endgültig in verschiedene Läufe und erreicht damit sein Mündungsgebiet, das holländische Delta.

Es ist offenkundig, daſs die Entfaltung der Schiffahrt ganz von den Bedingungen abhängt, die ihr durch die Verschiedenheiten des Stromlaufes gestellt sind. Der Verkehr muſste versuchen, die mannigfachen ihm entgegentretenden Hindernisse zu bewältigen. Aber obgleich er seit dem Verfall der Römerstraſsen im Mittelalter immer mehr auf die Bedeutung der groſsen Binnengewässer, namentlich des Rheines hingewiesen ward, obwohl er sich in stets erhöhtem Maſse dieser durch die Natur gebotenen Wege bedienen muſste, hat man an eine gründliche Beseitigung der Hemmungen erst in der Neuzeit gedacht. Nur am Niederrhein, wo man die uralte Kunst des Deichbaus übte, war es mit der Stromverbesserung leidlich bestellt. Auf der oberen Strecke nahm man meist die Zustände, wie sie nun einmal lagen, ohne viel an eine künstliche Bestellung und Änderung zu denken.

Aber trotz aller Schwierigkeiten hat man in jenen Zeiten für den Personen- und Gütertransport die Wasserstraſse bevorzugt, weil man auf ihr immer noch bequemer und sicherer als auf den meisten Landwegen vorwärts kommen konnte. Fürsten und Herren, Kaufleute wie Wallfahrer mieteten regelmäſsig Schiffe, um den Rhein zu befahren. Zunftorganisationen[1] bildeten sich in den gröſseren Handelsplätzen an seinen Ufern, deren Mitglieder in Erfüllung der stetig wachsenden Aufgaben des Verkehrswesens ihren Lebensberuf erblickten. Ihre Angehörigen beschränkten sich in Rücksicht auf die verschiedenartige Gestaltung des Strombettes gleich anfangs meist auf diejenigen Strecken desselben, die ihnen zunächst lagen und daher genau bekannt waren. Aus der einfachen Gewohnheit entwickelten sich nach und nach Monopolbestrebungen der einzelnen Schifferschaften, die durch die ganze Verkehrspolitik des ausgehenden Mittelalters mehr und mehr gefestigt wurden.

Die Technik des Wasserverkehrs jener Tage hat sich bis

[1] Vgl. Gothein, Rheinschiffahrt S. 243, 244; Schmoller, Tucherbuch, S. 44, 127; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 2 ff.; Löper, Rheinschiffahrt Straſsburgs S. 43; Ennen, Geschichte der Stadt Köln III S. 742. Über Schiffer- und Flöſsergenossenschaften am Oberrhein vgl. Vetter, Schiffahrt und Flöſserei auf dem Oberrhein S. 23 ff.

zum ersten Drittel des 19. Jahrhunderts nur wenig geändert, wie sie überhaupt seit Jahrtausenden fast stets die gleiche geblieben war. Als Fahrzeuge dienten die ganze Zeit über grofse, ziemlich schwerfällige Holzgefäfse, zu deren Fortbewegung Wind und Wellen, die Triebkraft des Wassers und die Zugkraft von Menschen, später auch Pferden, dienen mufsten. Wenn stürmisches Wetter losbrach, stockte der Transport allerorten oder wurde gar völlig unterbrochen. Namentlich die Bergreisen mufsten bei Überschwemmung der Leinpfade, das heifst der schmalen Wege für die Schlepper, die sich dicht am Ufer hinzogen, oft wochenlang eingestellt werden.

Neben den natürlichen Schwierigkeiten gab es aber auch künstliche Hemmungen, die der Schiffahrt hinderlich wurden. Besonders zwei Gründe wirkten dahin, die Bedeutung des Rheinverkehrs abzuschwächen: Die Stapelrechte und die Ausgestaltung des Zollwesens. Sie haben ihn seit dem 14. bis fast zur Mitte des 19. Jahrhunderts in wechselndem Mafse, aber ohne Unterlafs gelähmt.

Das Stapelrecht[1], das den Verkehr in einzelnen wichtigen Städten festhalten sollte, wurde am Rhein hauptsächlich von Köln und Mainz geübt, später auch von Speier und anderen kleineren Orten beansprucht. Während man ursprünglich darauf hielt, dafs die ankommenden Kaufmannsgüter an dem betreffenden Platze einige Tage liegen blieben und zum Verkaufe ausgeboten wurden, forderte man schliefslich nur, dafs die Ware umgeladen und den Bürgern des begünstigten Gemeinwesens die ausschliefsliche Befugnis zugestanden werde, dieselbe als Frachtführer weiter zu befördern. In dieser letztgenannten Form, als sogenanntes Umschlagsrecht, haben die rheinischen Städte den Stapel in neuerer Zeit hauptsächlich geübt.

Mit Flufszöllen wurde die Rheinschiffahrt schon früh belegt; aber zu Anfang des Mittelalters galten dieselben als eine Gegenleistung für Beseitigung von Verkehrshindernissen[2], waren sie ein Moment des Ausgleichs im wirtschaftlichen Prozefs der damaligen Zeit. Erst seitdem die deutschen Könige die Rheinzölle nicht mehr ausschliefslich in der Hand hielten, vielmehr die einzelnen Landesherrn, deren Gebiet an den Rhein

[1] Über Begriff, Geschichte und volkswirtschaftliche Würdigung des Stapelrechts vgl Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. 5 S. 863 ff.; Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft Bd. 2 S. 619 und die an beiden Stellen angeführte Litteratur; Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grofsen VIII, S. 407, 1021—1048; X, S. 704 ff.; Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelm-Kanal und die Berlin-Hamburger Flufsschiffart S. 40, 70. Über rheinischen Stapel vgl. noch Ockhart, Der Rhein S. 93 ff.; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 33, 44, 63.

[2] Vgl. Sommerlad, Rheinzölle S. 8, 43, 44 ff.

stiefs, eigne Erhebungsstätten einrichteten, wurde aus einer verkehrfördernden Einrichtung mehr und mehr eine Verkehrsbelastung[1]. Gedankenlos und habgierig wurden die Zollstellen vervielfältigt und ausgebeutet. Alle Gewalten des Reichs, die kleinsten wie die gröfsten, suchten aus dieser scheinbar unversieglichen Finanzquelle zu schöpfen; von Gegenleistungen im Interesse des Güteraustausches war wenig oder gar nicht mehr die Rede.

Die erwähnten Umstände brachten es in ihrem Zusammenwirken dahin, dafs für die Rheinschiffahrt seit dem Ausgang des Mittelalters eine lange Periode des Niederganges und der Stagnation begann, die sich trotz aller Ansätze zur Besserung durch die Jahrhunderte fortschleppte. Die Übel, an denen das alte römische Reich deutscher Nation so furchtbar erkrankte, sind auch für das rheinische Verkehrswesen nicht ohne schlimme Folgen geblieben. An den Ufern des breiten Stromes safsen eine lange Reihe von Fürsten und Herren, deren jeder aus dem Wasser seinen Nutzen ziehen wollte, die alle dem eigenen Ländchen Vorteil zu schaffen suchten, ohne das Wohl der Gesamtheit auch nur einigermafsen im Auge zu behalten. Gewifslich hat es den herrschenden Anwohnern der „Pfaffengasse“ des früheren Reichs nicht immer an Weitsicht und Energie gefehlt. Namentlich auf den Kurstühlen von Köln und Mainz haben zeitweise Männer gesessen, die bedeutende Reformpläne hegten und thatsächlich manches zur Hebung und Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse erreichten. Aber ihre Bestrebungen hatten nichts Durchgreifendes, es fehlte ihnen weniger an gutem Wollen als an vermögendem Können, und nur zu oft sind die schönen Pläne mit ihres Verfechters Tod verschwunden, da es in diesen kleinen Wahlmonarchieen an ständig geltenden politischen Traditionen fehlte. Während Brandenburg-Preufsens Merkantilismus längst dem eigenen Lande zum Vorteil gereichte, vernichteten die ähnlichen Bestrebungen der rheinischen Machthaber sich selber, weil die Kleinheit und Zerstückelung ihrer Territorien die nötigen Schutz- und Gewaltmafsregeln scheitern liefs, weil der zu wahrenden ausgedehnten Grenze keine genügende, geschlossene Ländermasse gegenüberstand.

So bot denn die Rheinschiffahrt, als das 19. Jahrhundert heraufzudämmern begann, ein wenig erfreuliches Bild. Denn auch die grofsen Friedensschlüsse und Staatsverträge der vergangenen Zeit, die Verhandlungen zu Osnabrück, Ryswijk und Baden hatten vergeblich Besserung erstrebt[2]. Desgleichen waren

---

[1] Vgl. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft Bd. 2 S. 435; Gothein, Rheinschiffahrt S. 254.

[2] Über die Behandlung der „freiheitlichen Grundsätze“ bezüglich der Rheinschiffahrt, die diese Friedensschlüsse aufstellten, hat schon Eichhoff (Pragmatische Darstellung S. 5), ein scharfes, aber treffendes Urteil gefällt.

die damals abgehaltenen Zollkongresse mit ihren Handelsprojekten ziemlich resultatlos verlaufen[1]. Es blieb bei der Aufstellung von Forderungen und Formeln, ohne dafs man auch nur den ernstlichen Versuch zu ihrer Verwirklichung gemacht hätte. Eine durchgreifende Änderung konnte überhaupt nicht mehr von dem altersschwachen Reiche kommen, und Preufsen, der emporblühende Grofsstaat innerhalb desselben, war zu sehr mit anderen Verhältnissen beschäftigt, hatte noch zu wenig eigenes Interesse an dem Rheinstrom, als dafs man sein thatkräftiges Eingreifen erwarten durfte. Vom benachbarten Frankreich, das seit der Revolutionszeit moderne, befreiende Gedanken in die europäischen Völker trug, ist der nächste, wirkliche Anstofs zur Lösung der Rheinschiffahrt aus enggebundenen Fesseln gekommen. Die Beendigung des ersten Koalitionskrieges bot dazu den gewünschten Anlafs.

§ 2.

Die Übergangszeit von der Besetzung des linken Rheinufers durch die Franzosen bis zum Reichsdeputationshauptschlufs.

Infolge der inneren Notstände und der drohenden Haltung der umliegenden Mächte, welche die Pariser Ereignisse seit 1789 mit argwöhnischen Augen beobachteten, war die Eroberungslust der gallischen Nation erwacht. Dieselbe wurde noch verstärkt durch die Waffenerfolge, die ihre Heere über die Armeen der ersten Koalition davontrugen. Nun drängte es sie, am ganzen Rheinstrom, dessen Besitznahme seit den Tagen des Sonnenkönigs das Ziel ihrer Politik gewesen, dauernd Fufs zu fassen. Strafsburg mit dem umliegenden Elsafs war ihr bereits durch die schmachvollen Reunionen zugekommen. Als jetzt die Preufsen und Österreicher unter dem Herzog von Braunschweig durch die Champagne zurückgeworfen waren, konnte General Custine Speier, Mainz und Frankfurt a. M. mit leichter Mühe besetzen. Im Jahre 1794 fiel auch Köln in französische Hände. Des Kurfürsten Oberhoheit wurde für immer beseitigt, und die Stadtverwaltung nach fremdländischem Muster neugeordnet. Wenn auch die Verbündeten einzelne Plätze, namentlich Mainz, zurückeroberten, war doch an eine dauernde Fernhaltung der französischen Herrschaft zunächst nicht mehr zu denken.

Die erneuten Niederlagen der Koaltionsheere führten zu Friedensschlüssen mit Preufsen und Österreich, deren geheime Bedingungen Frankreich im Besitz des linken Rheinufers bestätigten. Das Reich sollte auf dem Kongrefs zu Rastatt befriedigt werden, dessen Machenschaften Mainz für beinahe

---

[1] Vgl. Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte.

16 Jahre in französische Hände gaben. Trotz der wiederholten Anstrengungen zur Niederringung der französischen Republik sahen sich die verbündeten Mächte wenige Jahre später zum Frieden von Luneville genötigt, der das alte deutsche Reich thatsächlich vernichtete. In ihm ward feierlich kundgethan, der Kaiser willige ein, „dafs die französische Republik künftig mit aller Souveränität und als Eigentümerin die Länder auf dem linken Rheinufer besitze.“ Der Thalweg[1], d. h. die Mitte des Flusses, beginnend von dem Orte, wo er Helvetien verläfst bis dahin, wo er in das batavische Gebiet tritt, sollte fürderhin die Grenze zwischen den Reichen bilden. Die jammervollen Unterhandlungen über die Entschädigungen, die den erblichen Fürsten für ihre abgetretenen Besitzungen aus dem Schofse Deutschlands werden sollten, zogen sich zwei Jahre hin, bis sie im Reichsdeputationshauptschlufs endlich festgelegt wurden.

So hatte Frankreich am Rhein für das nächste Jahrzehnt festen Fufs gefafst. Der wunderbare Boden am schönsten deutschen Strome war einer nach Gesetz und Sprache, Sitten und Gewohnheiten fremden Regierung untergeordnet. Aber nur eine einseitige Auffassung der seit der französischen Occupation geschaffenen Zustände vermag den Fortschritt zu übersehen, den, der angedeuteten Mifsstände ungeachtet, die Rheinlande während ihrer Eingliederung in ein grofses, mächtiges Reich gemacht haben. Sie erfuhren den Einflufs einer auf vielen Gebieten mustergültigen Gesetzgebung, sie unterstanden einer Reihe von verständigen Staatseinrichtungen, die durch tüchtige Persönlichkeiten geleitet wurden. Zur Erleichterung der Schiffahrt sollten in der Folge einschneidende Mafsregeln in Angriff genommen werden.

Schon auf dem Kongrefs von Rastatt hatten die Gesandten Frankreichs Gelegenheit gefunden, ihre Ansichten über Befreiung des Rheinverkehrs darzulegen und eingehend zu begründen. Allein die Vertreter der anderen Mächte leisteten energisch Widerstand, und namentlich die Reichsfriedensdeputation machte entschieden Gegenvorstellungen[2]. Noch war aber Deutschland zu mächtig, als dafs man gegen seinen ausgesprochenen Willen etwas hätte ausrichten können. Erst nach dem Frieden zu Luneville, seit welchem Frankreich durch die endgültige Grenzverschiebung an dem Rheinschifffahrtsverkehr weit mehr als seither materiell beteiligt wurde, vermochte es seinen Forderungen den gehörigen Nachdruck zu verleihen. In dem Reichsdeputationshauptschlufs vom 25. Februar 1803 hat dann seine Regierung den ersten wirk-

[1] Über den Begriff vgl. le Thalweg du Rhin S. 2—13.

[2] Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 275—278; Kaadt, Die Rheinzölle, in Zeitschrift für Binnenschiffahrt I S. 2.

lich befreienden Schritt gethan, indem sie die Abschaffung aller bisherigen Rheinzölle erlangte, an deren Stelle ein neues Erhebungsprinzip treten sollte.

Neben diesen gröfseren Bestrebungen, deren Resultate wir späterhin eingehender verfolgen werden, machen sich in den ersten Jahren der französischen Herrschaft auch andere Einflüsse geltend, die manch' fördernde Einrichtung ins Leben riefen; einzelne derselben sind für die fernere wirtschaftliche Entwicklung der besetzten Städte von einschneidender Bedeutung geworden. In Köln [1] wurde 1797, allerdings nicht auf Anregung der neuen Regierung aber mit ihrem Einverständnis, ein „Handelsvorstand" ins Leben gerufen, der die Pflege des Handels- und Verkehrswesens sich zur Hauptaufgabe machte. Zu Mainz setzte 1798 [2] die französische Verwaltung an Stelle einer früher geschaffenen kurfürstlichen Behörde ein autonomes Organ des Handelsstandes selbst „le comité de commerce", das durch freie Wahl gebildet ward. Im Jahre 1802 traten dann in 22 Städten Frankreichs, darunter in Mainz, Köln, Krefeld und Aachen die eigentlichen Handelskammern „chambres de commerce" ins Leben, die wieder einen etwas mehr behördlichen Charakter trugen. Laut ausgegebenen Konsularbeschlüssen von 1803 wurden sie feierlich eingeführt, und haben sie seitdem ohne Unterbrechung, wenn auch unter zweckmäfsiger Veränderung ihrer Organisation durch spätere Gesetze, fortbestanden. In erster Linie rein kaufmännische und örtliche Interessen verfolgend behielten sie doch meist gröfsere Gesichtspunkte im Auge und förderten wesentlich den späteren Aufschwung der Rheinlande. In der Periode des wirtschaftlichen Tiefstandes zu Anfang des 19. Jahrhunderts war ihre Thätigkeit um so mehr von Bedeutung, als die städtischen Verwaltungen damals noch nicht in dem Mafse wie heute den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Bevölkerung Verständnis entgegenbrachten. Namentlich die Umwandlung der Schiffahrtsverhältnisse in jenen Tagen nahm ihre Aufmerksamkeit und Mitarbeit dauernd in Anspruch.

Weniger günstig für das rheinische Verkehrswesen schien sich die Gewerbefreiheit anlassen zu wollen, die die Franzosen bei ihrer Invasion mitbrachten [3]. Die Aufhebung der alten Zünfte gemäfs dem Gesetze vom 14. Juli 1791 war ein in seiner allzu unvermittelten Wirkung bedenklicher Schritt, der nur dadurch für das Verkehrswesen von seiner einschneidenden Bedeutung verlor, dafs er bezüglich der Schifferschaften und Karcherzünfte sofort wesentliche Einschränkungen erfuhr.

---

[1] Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffart S. 8, 9.

[2] Handelskammer zu Mainz S. 1—5, 20; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 352.

[3] Vgl. Klein, Geschichte von Mainz S. 429 ff.; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 339, 340; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 97.

Man liefs diese Korporationen wenigstens in Köln und Mainz zunächst thatsächlich ungestört, wenn auch ihre formelle Stellung nicht unangetastet blieb. Als dann der Mainzer Präfekt wenige Jahre später auf den Gedanken kam, das Fortbestehen derselben sei nicht mehr angängig, wurde seinen Mafsnahmen entschieden Widerstand geleistet.

Mitglieder der alten Schiffergesellschaft wenden sich mit einem Bittschreiben an die Mairie[1] und beschweren sich, dafs man die Seile und Gerätschaften der Gesellschaft, die aus Privatmitteln beschafft seien., versteigern wolle, da jedes Korporationseigentum dem Nationalvermögen zufallen müsse. Diese Gerätschaften seien aber für den Flufs- und Schiffsverkehr durchaus notwendig und würden bei Bedarf jeweils den Fährleuten gegen ein geringes Entgeld zur Verfügung gestellt. Dieselben seien Privateigentum einzelner früherer Zunftmitglieder, welche sie zum Betrieb des Wasserhandels beschafft hätten, und könnten daher keinesfalls als gemeines Zunftgut betrachtet werden. Durch die Bürgermeisterei erfahren denn auch die Zünftler energische Unterstützung. In einem an die Verwaltungsbehörden gerichteten Schreiben[2] wird ganz ausführlich ihre Sache verfochten. Freilich die Beweisführung zu Gunsten der Schiffer erscheint dem heutigen Beobachter, namentlich was ihre juristische Seite anlangt, wenig einleuchtend. Es wird einfach behauptet, die bedrohte Gesellschaft „Zum grofsen Anker“ falle gar nicht unter den gesetzlichen Begriff einer Zunft. Die alte Schiffergilde sei bereits vollkommen aufgelöst. Die noch fortbestehende Vereinigung wäre lediglich eine Privatgesellschaft, die aus der alten Korporation hervorgegangen sei, und den Zweck verfolge, die für Anlanden von Fahrzeugen erforderliche Anzahl von Ankern und Seilen, deren Beschaffung jedes Einzelvermögen übersteige, gemeinsam zu erwerben und aufzubewahren. Dafs diese Beweisführung den rechtlichen Verhältnissen, wie sie sich insbesondere zu Ende der kurfürstlichen Herrschaft ausgebildet hatten[3],

---

[1] Schreiben datiert vom 15. Ventôse VII. (M.St.A.).

[2] Datiert vom 18. Ventôse VII (M.St.A.). Die einleitenden, für die ganze Abfassung des Schreibens charakteristischen Sätze lauten: Il existait autre fois dans notre Commune outre la corporation de métier des bateliers encore une autre société parmis eux sous la dénomination „le grand ancre“. La première a été dissoute par la publication du règlement relatif à l'abolissement de toutes les corporations de métier; mais jamais nous n'avons pensé de toucher à la seconde, parcequ'elle n'est pas qualifiée pour aucun rapport d'être assimilée à une corporation et parceque la conservation est non seulement du plus grand avantage mais en même temps indispensablement necessaire. Le grand ancre est une société de bateliers assez versés dans leur métier qui s'est associées pour garantir mutuellement la sureté des radeaux abordant à notre rivage.

[3] Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 73—94; über die Anschaffung der teuren Gerätschaften, die vor Vereinigung der „schiffbaren Zünfte“

nicht entsprach, blieb wohl selbst für die Bittsteller ohne Zweifel. Sie wollten anscheinend auch durch Vorbringung dieser Argumente viel weniger überzeugend wirken, wie den neuen Behörden ein Hinterthürchen öffnen, durch das sie die Schifferzunft schlüpfen lassen konnten, ohne doch gegen den klar ausgesprochenen Willen des Gesetzes allzu offenkundig zu verstofsen. Denn dafs ihr Fortbestand in jenen wirren Kriegszeiten, wenigstens solange sich an eine gründliche Umwandlung des ganzen Verkehrswesens nicht denken liefs, sachlich gerechtfertigt war, konnte leicht eingesehen werden. Indessen haben sich die französischen Behörden bei der Nachgiebigkeit, mit der sie die bedrohten Zünftler künftig unbehelligt liefsen, wohl weniger durch objektive Erwägungen als fiskalische Gründe leiten lassen, da sie mit Hilfe der fortbestehenden Korporationen dem Warenschmuggel auf dem Rhein zu steuern hofften.

Freilich hatte die alte Mainzer Schiffervereinigung, auch abgesehen von den gefürchteten behördlichen Eingriffen, noch Schwierigkeiten genug zu überwinden, wenn sie sich nicht zu einer unrühmlichen Auflösung genötigt sehen wollte. Sie mufste schauen, wie man der drückenden Schuldenlast, die sich nach der formellen Aufhebung aller Zünfte besonders gefährlich zeigte, irgendwie begegnen könnte. Zu dem Zwecke kamen am 24. Ventôse VI. (14. März 1798) die alten Mitglieder auf der gemeinsamen Stube zusammen, um über die Mittel zu beraten, mittelst deren man die Passiva in Höhe von 2748 fl. 55 kr., denen nur ein Aktivvermögen von 517 fl. 15 kr. gegenüberstand, begleichen könnte[1]. Es wurde vorgeschlagen: 1. die Schiffer sollten zur Schuldentilgung von jedem Pferde, das zum Zug berg- oder thalwärts gebraucht wurde, 1 fl. 12 kr. zahlen; 2. sie sollten bei jeder Thalreise für je 100 fl. Fracht 30 kr. geben; 3. für eine Steuermannsreise müsse 1 fl. entrichtet werden; und schliesslich 4. die Fischhändler, die ja seit 1755 ebenfalls der Korporation eingegliedert waren[2], sollten im Vierteljahre 1 fl. 30 kr., die übrigen Fischer für dieselbe Zeitspanne 30 kr. geben. Diese Steuer fand um deswillen allgemeine Billigung, weil sie nur den jeweils verdienenden Teil der Zunftangehörigen traf und nicht auch die verarmten, beschäftigungslosen Mitglieder, denen man sie nicht zumuten wollte. Der Zweck der Schuldentilgung ward indessen nicht so leicht erreicht, wie man gedacht hatte, da das Verkehrswesen infolge der Handelspolitik Frankreichs am Rhein immer mehr stockte, die Fahrten seltener und weniger einträglich wurden.

---

dem grofsen Anker gehört hatten und deren Mitgenufs späterhin selbst den Mitgliedern der ehemaligen Fischerzunft ermöglicht wurde, vgl. ebenda S. 86, 89.

[1] Protokoll der Schifferzunftakten im M.St.A.

[2] Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 80 ff.

Trotz all dieser Mifshelligkeiten erfreuten sich die Zünftler immer noch eines gewissen Ansehens. Es ist merkwürdig, wie die Gewerbtreibenden, die zur Zeit der letzten Kurfürsten ständig Abstellung ihrer Beschwerden forderten, die eine starke Abneigung gegen strenge Zunftsatzungen zeigten, plötzlich eher Beschränkungen nach alter Weise als allgemeine Freiheit wünschen[1]. Nur die Liebe zu dem Althergebrachten, die sinnlose Angst vor der erwarteten Konkurrenz kann es erklärlich machen, dafs die alten Schifferkorporationen die enge Gebundenheit, alle Kleinlichkeit und Peinlichkeit der zurückliegenden Jahre, die man mit einem Schlage überwunden glaubte, in das neue Jahrhundert hinüberretteten, dafs eine etwas freiheitlichere Gestaltung des seitherigen Korporationswesens, dessen Beibehaltung man ihnen gestattet hatte, ohne behördlichen Zwang für sie undenkbar war.

Auch die Stapelrechte der Hauptverkehrscentren Köln und Mainz blieben von der französischen Regierung zunächst noch ohne Behinderung[2]. Obgleich seit Jahren von den rheinischen Kaufleuten unausgesetzt ihre Beseitigung gefordert, und auch in der Presse der Ruf nach freier Schiffahrt des öfteren wiederholt wurde, wurden sie doch durch Beschlufs des Regierungskommissars Rudler vom 10. Thermidor VI. (28. Juli 1798) in ihrem alten Umfange aufs neue bestätigt. Dies entmutigte aber keineswegs andere Städte, an deren Beseitigung nachdrücklich weiterzuarbeiten. Die Kölner wurden namentlich durch die Düsseldorfer Interessenten, die Mainzer von den Frankfurtern und Strafsburgern auf das härteste bedrängt. Wenn man auch die alten Vorzugsrechte und all die Verhältnisse, die mit ihnen zusammenhingen, nicht ohne weiteres beseitigen konnte, suchte man dieselben doch wenigstens nach Möglichkeit zn umgehen und diesen Bruch mit dem Herkommen herzhaft zu verteidigen. Eine stattliche Reihe von Schriften und Gegenschriften, um deren Abfassung sich vor allem die Handelskammern der beteiligten Orte Mühe gaben, wurde in die Öffentlichkeit geschleudert[3]. Ein Erfolg derselben läfst sich nicht verzeichnen, da die Franzosen, wie dies auch im Frieden von Luneville zum Ausdruck gekommen war, an dem bestehenden Zustande zunächst nichts ändern wollten, wenigstens solange nicht, bis eine durchgreifende Umwandlung der gesamten Verkehrsverhältnisse Platz greifen konnte. Ein-

---

[1] Vgl. Klein, Geschichte von Mainz S. 430.

[2] Vgl. Daniels, Über das Stapelrecht zu Köln und Mainz; Schirges, Der Rheinstrom S. 64 ff.; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 340, 348; Handelskammer zu Mainz S. 19.

[3] Ein charakteristisches Cirkular der Kölner Handelskammer vom 5. Germinal X (26. März 1802) findet sich abgedruckt bei Schirges, Der Rheinstrom S. 65, 67. Weitere Auszüge bei Bockenheimer a. a. O. S. 348, 349.

mal behagten ihnen die Erträgnisse der Zollstätten, die ihnen bei einer Verlegung derselben geschmälert werden konnten, dann aber gaben ihnen das Stapelwesen, die zünftlerische Geschlossenheit der Schiffer, die Rang- und Reihefahrten auch Mittel in die Hand, bei deren Verwendung sich die strenge Grenzabschliefsung besser durchführen liefs. Die ansässigen, bekannten Fährleute, deren Ankunft und Abgang sich unter genauen Formalitäten vollzog, die nur in ganz bestimmter Folge laden durften, konnten weit besser überwacht werden, als fremde, freie Schiffer, die nach eigenem Belieben gingen und kamen. Gerade die Grenzsperrung war aber der Krebsschaden, an dem der rheinische Handel und Verkehr in jenen Jahren am meisten krankte, die Mafsregel, welche das linke Rheinufer bald wirtschaftlich völlig lahmlegen und alle positive Förderung der Wohlfahrt, wie den Bau von Kanälen und Strafsen, unwirksam machen sollte.

Die französische Zollgrenze, die Douane, wurde im Jahre VI der neuen Zeitrechnung (3. Juli 1798) an den Rhein vorgeschoben. Die mit ihrer Aufsicht betrauten Mautbeamten hatten die Einfuhr verbotener Waren und die Ausfuhr einzelner Artikel zu verhüten und die Zahlung der auf das Einbringen bestimmter Güter gelegten Zölle zu sichern. Es ist hier nicht der Ort, die französische Handelspolitik jener Tage, deren Mafsnahmen gegen England gerichtet waren, eingehender zu kritisieren. Nur mufs darauf hingewiesen werden, dafs die Douane eine Schranke zwischen den Ufern des Rheins aufrichtete, die den Warenaustausch der Länder auf seiner linken Seite mit Deutschland und England fast vollkommen unmöglich machte[1].

Die schlimmsten Folgen hat dieses unnatürliche Verhältnis für die alten Stapelstädte Mainz und Köln gezeitigt, die den nahezu vollständigen Verlust ihres Transithandels zu beklagen hatten. Schiffer und Kaufleute wollten sich nicht den Weitläufigkeiten der Mautbeamten, mit denen Streitigkeiten kaum zu vermeiden waren, aussetzen und Gefahr laufen, wegen Unkenntnis der französischen Verordnungen ihre Waren ganz oder teilweise zu verlieren. In Frankfurt, Düsseldorf, selbst in Leipzig wurden Niederlagen für die vom französischen Gebiete ferngehaltenen Waren errichtet. Die Landstrafsen des rechten Ufers fingen an, fast belebter zu werden als der Flufs selber. Nicht wenige der Berggüter verliefsen bei Düsseldorf das Wasser, umgingen den Kölner Stapel, wurden bei Zündorf oberhalb dieser Stadt wieder ins Schiff gebracht, um in Walluf unterhalb Mainz ausgeladen und mit Umgehung

[1] Vgl. Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 341—355; Schirges, Der Rheinstrom S. 56—68; Handelskammer zu Mainz S. 17—19.

dieses Ortes in Kostheim an der Mündung des Mains wieder an Bord geladen zu werden, von wo sie unbehelligt nach Frankfurt gelangen konnten[1]. Wie bedeutend auch die Unkosten eines solch' absonderlichen Verkehrs sein mochten, er gewann dennoch an Ausdehnung, da man wenigstens sicher war, auf diese Weise der gefürchteten Douane der beiden Stapelstädte zu entgehen und sein Gut richtig abgeliefert zu erhalten. Der Austausch mit dem linken Rheinufer ward schliefslich fast nur noch durch den schwunghaft betriebenen Unterschleif aufrecht erhalten, bei dem es zu heftigen Kämpfen zwischen den wachsamen Mautbeamten und den wohlorganisierten Schmugglerbanden kam, sofern beide Parteien nicht, wie dies auch öfters geschah, ein gemeinsames Spiel trieben. Wie man namentlich das verhafste Verbot der Ausfuhr von Getreide, das in einer die Bedürfnisse der Bewohner des linken Rheinufers übersteigenden Menge erzeugt wurde, zu umgehen wufste, wird in der offenbar der Feder eines französischen Staatsmannes[2] entflossenen Schrift über den „Thalweg des Rheins" lebendig und anschaulich geschildert[3].

Die Bitten um Abhilfe[4], die Vorstellungen der geschädigten Kaufleute, der städtischen Behörden und selbst einsichtiger Vertreter der Regierung blieben erfolglos. Mit der Zeit verschärfte man sogar die Überwachung der in so verhängnisvoller Weise geschaffenen Zollgrenze[5]. Da man an dem verkehrhemmenden Prinzipe nichts ändern wollte, blieben alle Einzelbestrebungen der französischen Lokalbehörden, Handel und Schiffahrt in ihrem Bezirke zu heben, ziemlich nutzlos. Was konnte ein Beschlufs des Generalkommissärs Rudler, dafs alle Gebühren und Taxen, welche seit dem „Kriege" (mit der ersten Koalition) auf dem Rheine, der Mosel und andern schiffbaren Flüssen in den eroberten Ländern eingeführt gewesen, wieder abgeschafft seien[6], nützen, wenn die neu errichtete Douane dem Verkehr unzählige andere Hinder-

---

[1] Schirges a. a. O. S. 64.

[2] Bockenheimer nennt Jollivet als Verfasser, vgl. Geschichte der Stadt Mainz S. 47 Anm. 2, 344; ebenso Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 81 Anm. 5.

[3] Le Thalweg du Rhin Nr. 53 S. 39.

[4] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen im M St.A. 127.

[5] Die Beratschlagung der Centralverwaltung des Departements vom Donnersberg 9. Prairial VII. enthält genaue Bestimmungen, wie bei einbrechender Dunkelheit alle Nachen und Kähne sich am bestimmten Orte sammeln müssen und angeschlossen werden, wie alle Reisenden zu überwachen und, wenn ihre Pässe nicht in Ordnung befunden werden, zu verhaften sind, wie nach 9 Uhr abends jede Verbindung zwischen den Ufern zu verhindern ist u. s. w. (Einzeldruck in deutscher und französischer Sprache M.St.B.)

[6] Auszug aus dem Register der Beschlüsse des Präfekten des Departements vom Donnersberg 16. Nivôse X. (Einzeldruck in deutscher und französischer Sprache M.St.B.)

nisse entgegensetzte? Wohin zielten die wohlmeinendsten Anlandeordnungen [1], die in Erwägung, daſs der Friede und die Zeitumstände der Rheinschiffahrt die „Freiheit" wiedergegeben hätten, erlassen wurden, da die Scherereien mit den Mautbeamten die Schiffer von ihrem Fahrwege fernhielten? Wenn die Douaniers die vorgeschriebenen Untersuchungen auch noch so flink und pflichtgetreu erledigten [2], machten diese sich doch als fast unerträgliche Verkehrsstörungen bemerkbar.

Wie sehr der Rheinverkehr in jenen Jahren thatsächlich unter den unaufhörlichen Kriegswirren und der Durchführung der Grenzsperre litt, wird ein einfacher Blick auf die Zahlen der Statistik lehren [3]. Für Mainz, das durch die verschiedenen Einschlieſsungen der Stadt vielleicht am meisten gelitten hat, zeigt die Vergleichung der Krahnengebühren folgendes Bild [4]. Während diese im Jahre 1792 noch 27 705 fl. 59 kr. betrugen, sanken sie 1793 auf 14 527 fl. 17 kr., stiegen im folgenden Jahre wieder auf 26 932 fl. 11 kr., fielen 1795 auf 1744 fl. 20 kr. und gingen dann langsam in die Höhe, im Jahre 1796 auf 6900 fl., 1797 auf 15 779 fl. 11 kr. Statt daſs die kommenden Jahre dann dem durch Kriegswirren erschöpften Lande weiteren Aufschwung ermöglicht hätten, gaben die Wirkungen der französischen Zollpolitik seinem Verkehr einen neuen Rückschlag. Die Mainzer Krahnengebühren gehen vom Jahre 1797, wo sie 15 779 fl. 11 kr. betrugen, infolge der Douanebestimmungen herab:

Im Jahre 1798 auf 10 545 fl. 28 kr.
- - 1799 - 9 836 - 41 -
- - 1800 - 8 179 - 33 -

Während in den Jahren 1792—1797 im Hafen daselbst durchschnittlich jährlich immer noch 260 000 Centner Waren befördert wurden, betrug das Mittel der Verladungen 1798 bis 1800, also nach Beilegung der rheinischen Kriegswirren, nur 193 770 Centner, was gegenüber der Durchschnittszahl für 1770—1792, die 667 083 Centner ergiebt, eine Minderung von nahezu zwei Drittel bedeutet [5]. Der Hauptausfall ist auf

---

[1] Beschlüsse des Maire der Stadt Mainz vom 27. Floréal IX. und des Präfekten des Departements vom Donnersberg vom 1. Prairial X. (Einzeldrucke, deutsch und französisch, M.St.B.)

[2] Auszug aus dem Register der Beschlüsse des General-Regierungskommissars in den vier neuen Departements des linken Rheinufers 19. Pluviose X. (Einzeldruck, deutsch, M.St.B.)

[3] Vgl. Bockenheimer a. a. O. S. 339, 343, 348; Handelskammer in Mainz S. 18. Über die Frachtsätze vor und nach dem Kriege vgl. Schirges a. a. O. S. 57.

[4] Die Mainzer Krahnengefälle von 1770—1800 einschlieſslich finden sich bei Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg S. 226.

[5] Der Durchschnitt der Krahnengebühren betrug (nach Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg S. 227): Vor dem Krieg (1770—1792) 25 959 fl., seit dem Beginn desselben (1793—1797) 13 176 fl., seit Anlegung der Maut am Rhein (1798—1800) 9 520 fl.

Rechnung des Weinhandels, der durch die Vorschrift, dafs die Mainzer Händler von ihrem eigenen im Rheingau gezogenen Wein bei Einfuhr in die Stadt einen Zoll entrichten mufsten, besonders bedrängt war, und auf Rechnung des Getreideexports, der durch das Ausfuhrverbot völlig unterbunden wurde, zu setzen. Die Stockung des ganzen Verkehrslebens ward auch durch das Herabgehen des Wasserzolls und der Umschlagsgebühr offenkundig. Selbst die Errichtung von Niederlagen (Entrepôt réel) der verbotenen und nicht verbotenen Waren in den „Freihäfen" von Köln und Mainz[1] konnte angesichts der erneuten Streitigkeiten mit England nur eine vorübergehende Besserung schaffen, zumal diese Vergünstigungen bald wieder aufgehoben wurden[2].

Inzwischen war unter Einwirkung Rufslands der Hauptschlufs der aufserordentlichen Reichsdeputation, die zur Regelung der deutschen Verhältnisse eingesetzt war, endlich am 15. Februar 1803 zu stande gekommen. Neben den peinvollen Auseinandersetzungen über die Entschädigungen der Fürsten innerhalb des Reichs enthält er wenigstens eine Bestimmung, der wir unsern vollen Beifall schenken dürfen.

Sein Artikel 39[3] verordnet, dafs alle auf dem rechten und linken Ufer erhobenen Rheinzölle abgeschafft sind, dafs sie unter keiner Benennung wieder hergestellt werden dürfen. An ihre Stelle soll, abgesehen von den näher zu bestimmenden Eingangsgebühren, (douanes), ein Rheinschiffahrts-Octroi treten, das für die gemeinschaftliche Fahrstrafse von Frankreich im Verein mit dem Reich geordnet und erhoben wird. Seine Erhebung wird einer einzigen Behörde anvertraut und so eingerichtet, dafs dadurch die Schiffahrt so wenig wie möglich aufgehalten wird. Die Taxe des neuen Octroi soll so berechnet werden, dafs sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Sie soll höher sein für die Schiffahrt der Fremden, als für die der deutschen und französischen Uferbewohner, höher zugleich für die bergwärts, als die zu Thal beförderten Fahrzeuge.

Der Ertrag des Octroi ist vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt. Der Überschufs soll zur Unterhaltung der Leinpfade und zu sonstigen Arbeiten verwendet werden, welche die Schiffahrt notwendig macht.

Der noch verbleibende reine Rest hat zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten-Erzkanzler und zur Bezahlung anderer Verpflichtungen zu dienen.

---

[1] Handelskammer zu Mainz S. 20.

[2] Vgl. Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 355.

[3] Abgedruckt bei Meyer, Staatsakten S. 32—34; Herman, Sammlung der Gesetze S. 39, 40; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 83—85.

Alle nötigen weiteren Bestimmungen werden für das Reich durch den hierzu bevollmächtigten Kurfürsten-Erzkanzler mit der französischen Regierung vereinbart[1].

Damit war, wie bereits erwähnt wurde, der erste Schritt zur Befreiung der Rheinschiffahrt aus den Fesseln, in die sie vergangene Jahrhunderte schlugen, gethan. Blieben auch die Eingangszölle, (droits de douanes), unangetastet, so war doch wenigstens die Weise angedeutet, nach der die ebenso hinderlichen und noch störenden Flufszölle, (Durchgangszölle, droits de péages), vereinfacht und erleichtert werden konnten. Die Grundzüge des neuen Schiffahrtsgesetzes, über die sich die vertragschliefsenden Mächte geeinigt hatten, harrten nur noch der Durchbildung im einzelnen, die nicht allzulange auf sich warten liefs.

---

[1] Die Rheinzölle waren bereits seit 1801 gröfstenteils zum Vorteil des Kurerzkanzlers erhoben worden (Ockhart, Gesetzgebung S. 279).

Erster Abschnitt.

Von der Octroikonvention bis zum Wiener Kongreſs.

Erstes Kapitel.

Umgestaltung der Rheinschiffahrt durch die Satzungen der Octroikonvention.

§ 3.

Die durch den Reichsdeputationshauptschlufs in Aussicht gestellte Vereinbarung zwischen Frankreich und dem Reich über die künftige Gestaltung der Rheinschiffahrt kam bald zu stande. Der diesbezügliche Vertrag, bekannt unter dem Namen „Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi“ [1], wird von einer gesünderen Auffassung des Rheinverkehrs, als die seither übliche, beherrscht und ist als der entschiedene Anfang einer besseren Ordnung der Schiffahrtsverhältnisse zu betrachten. Er wurde bereits am 27. Thermidor XII. (15. August 1804) zu Paris unterzeichnet[2], konnte jedoch, da verschiedene Schwierigkeiten zu beheben waren, erst am 1. November 1805 in Kraft treten. Die Octroikonvention hat von da an, über den Wiener Kongrefs hinaus, in der Hauptsache bis zur Rheinschiffahrtsakte von 1831 ihre Gültigkeit behalten.

Während der Artikel 39 des Hauptschlusses vom Jahre 1803 nur einige allgemeine, völkerrechtliche Sätze aufstellen konnte, enthält die ihm folgende Vereinbarung, neben der genauen Regelung der internationalen Verhältnisse, eine ganze Reihe staatsrechtlicher und polizeilicher Normen von nicht zu unterschätzender Tragweite. Ihr Hauptvorzug war die Schaffung

---

[1] Der offizielle Titel lautet: Projet de Convention sur l'octroi de navigation du Rhin. En exécution de l'article 39 du Recès de l'Empire Germanique ratifié par Sa Majesté Impériale l'Empereur des Romains le 27. Avril 1803; signé le 15. Août 1804, avec une convention supplémentaire du 1. Octobre 1804, ratifiés par l'Empereur en date du 11. May 1805.

[2] Über die einzelnen Daten der Ratifizierung und Signierung vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 1; Meyer, Staatsakten S. 45; Martens, Supplément au Recueil des Traités Tom. IV S. 36.

einer einheitlichen Verwaltung für den Rhein, der „allezeit in Beziehung auf die Schiffahrt und Handlung, (sous le rapport du commerce et de la navigation)[1], als ein zwischen Frankreich und Deutschland gemeinschaftlicher Flufs angesehen werden solle". Die Verfügungsgewalt über die Benutzung des Wasserweges wurde den Uferstaaten entzogen und zum Gegenstand eines völkerrechtlichen Vertrages gemacht. Nur durch die Einsetzung einer neutralen, von den Lokalautoritäten der beiden Ufern ganz unabhängigen Behörde war die Neuregelung des Stapel- und Umschlagwesens, die Beseitigung der alten Zollschwierigkeiten und die zweckentsprechendere Gestaltung der Schifferzünfte zu erzielen. Die einschlagenden Bestimmungen der Konvention sind für die wirtschaftliche und rechtliche Weitergestaltung des Rheinverkehrs von solcher Tragweite gewesen, dafs eine etwas ausführlichere Darstellung derselben nötig erscheint[2].

Die neugeschaffene Centralbehörde[3] sollte die Einförmigkeit* der Verwaltung aufrecht erhalten, die Erhebung des Schiffahrtsoctroi leiten und mittelst Geltendmachung der Verfügungen der Konvention die bisher bestandenen Mifsbräuche beseitigen, wie allen künftigen Unordnungen vorbeugen. Zur raschen Erledigung vorkommender Streitigkeiten war mit ihr ein eigener Gerichtsstand in drei Instanzen verknüpft, wovon die letzte aus höheren Beamten bestand, die zu diesem Zwecke jährlich einmal in Mainz zusammentraten.

Die Generalverwaltung[4], die ebenfalls ihren Sitz zu Mainz hatte, bestand aus einem Direktor und vier Inspektoren, die als gesetzliche Räte Sitz und Stimme bei ihr hatten. Sie ward nach der Konvention unter zwei Gesichtspunkten thätig. Einmal bildete sie die zweite richterliche Instanz, vor der in Rechtssachen Rekurs genommen wurde, und die nach Stimmenmehrheit aller Mitglieder entschied[5]. Sie war aber aufserdem zugleich Verwaltungsbehörde, die Ergänzungs- und Ausführungsbestimmungen zur Konvention erlassen konnte[6], für die jedoch die

---

[1] Über diesen Zusatz, der sich im Reichsdeputationshauptschlufs nicht findet, vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 86 ff.

[2] Wörtlicher Abdruck der Konvention samt den in den kurfürstlichen Abstimmungen gemachten Anträgen und Verbesserungen, welche durch Kollegialgutachten vom 18. März 1805 zur weiteren Unterhandlung mit des Kaisers Majestät geeignet befunden wurden, bei Meyer, Staatsakten S. 45—65; der in Aussicht genommene Additionalvertrag ist niemals erschienen. Abdruck der Konvention in deutscher Sprache bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 3—37. Im französischen Urtext ebenda S. 561—610; Klüber, Kongrefsakten III S. 280—329.

[3] Octroikonvention art. 123—127.

[4] Art. 42. 45.

[5] Art. 122.

[6] Art. 130. Vgl. als Beispiel für solche Ausführungsverordnungen die „Supplementar- und Detailinstruktionen der Generaldirektion des Rheinschiffahrts-Octroi, beschlossen in der Sitzung vom 5. Dezember

jeweils zugezogenen Inspektoren neben dem Generaldirektor nur eine „beratschlagende Stimme“ abgeben konnten.

Aufser dem Vorsitz bei der Generalverwaltung, stand dem Direktor[1] die Oberleitung aller Mafsnahmen zu, die mit Vollziehung der Octroikonvention irgendwie zusammenhingen[2]. Den Diensteid leistete er ebenso wie die ihm untergeordneten Inspektoren vor den Vertretern der beiden vertragschliefsenden Mächte, als welche der Präsident des Civiltribunals in Mainz und ein Kommissär des Fürsten Erzkanzler bestimmt wurden[3].

Die Inspektoren[4] teilten sich in die Aufsicht über die gehörige Erhaltung des Flufsbetts und den Zustand der Leinpfade, in die Überwachung der Bureaux und Einnahmen. Sie hatten die Register abzuschliefsen, den Bestand der Kassen nachzuprüfen, Klagen anzunehmen und ausführliche Berichte über ihre Thätigkeit einzusenden. Auch sollten sie von Zeit zu Zeit Rundreisen machen, um sich durch Augenschein zu überzeugen, was alles die Regelung der Rheinschiffahrt erfordere.

Die Unterbeamten[5], welche die Geschäfte der einzelnen Erhebungsstellen besorgten, schwuren ihren Diensteid in die Hände ihrer jeweiligen Vorgesetzten[6]. Sie hatten ständig auf ihren Posten zu sein[7] und zu achten, dafs die Fahrzeuge so wenig als möglich durch die Gebührenzahlung aufgehalten wurden. Um der Bestechlichkeit und Willkür nach Kräften vorzubeugen, war allen Angestellten, bei Strafe bis zur Dienstentlassung, auf das strengste verboten, den Schiffern irgend etwas zu eigenem Vorteil abzuverlangen, oder auch nur ein „Zeichen der Zuneigung oder Erkenntlichkeit anzunehmen“[8].

Durch diese Einrichtung einer centralen Verwaltung, deren Beamten in strenger, fast hierarchischer Unterordnung ihre Geschäfte wahrnahmen, war gegenüber früheren Zuständen viel gewonnen. Der Einflufs der kleinen Uferstaaten mit ihren örtlich beschränkten Interessen war völlig gebrochen. An ihre Stelle waren zwei Grofsmächte getreten, in deren Namen eine Centralbehörde die Schiffahrt des Rheines bis zu den Grenzen

---

1805 für die Stations-Kontrolleure zu Köln und Mainz“ bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 82—88.

[1] Über seine Ernennung vgl. art. 48; Installation art. 53; Gehalt art. 65.

[2] Art. 43, 60, 61, 62.

[3] Art. 57.

[4] Art. 45; Ernennungsmodus art. 49; weiter vgl. art. 54, 66.

[5] Art. 47, 50, 51, 52, 55, 56, 63, 64, 67—71, 84, 87, 89; über Pension und Unterstützungsfonds für Witwen und Waisen der Octroibeamten vgl. art. 73—82.

[6] Art. 58, 59.

[7] Art. 86.

[8] Art. 83.

der batavischen Republik überwachte und vor Störung schützte[1].

Aber nicht nur an der Rechtsverwaltung, auch an dem Rechte selber war durch die Konvention vieles geändert worden. An Stelle der im Deputationshauptschlufs von 1803 aufgehobenen Rheinzölle trat eine Octroigebühr, für deren Erhebung ausführliche Bestimmungen getroffen waren.

Für die Vereinnahmung der Gebühren wurden zwölf Ämter bestellt, von denen je die Hälfte auf jedem Ufer lagen. Linksrheinisch waren dazu ausersehen: Neuburg, Mainz, Andernach, Köln, Homberg, Griethausen; rechtsrheinisch: Mannheim, Wellmich, Thal, Linz, Düsseldorf und Wesel[2]. Nach dem Tarif, der für die einzelnen Strecken zwischen Strafsburg und den Niederlanden genau berechnet war[3], sollten von jedem Centner Gut im ganzen nicht mehr als ungefähr 2 Francs bergwärts und 1 Franc 33 Centimes bei der Thalfahrt fällig werden[4]. Er wurde nach dem Gewicht[5] der Ladung, nicht nach ihrer Beschaffenheit erhoben, wodurch sich die Abfertigung erleichtern und beschleunigen liefs.

Wenn auch kein Gegenstand an den Bureaux vollkommen abgabenfrei[6] vorbeikommen durfte, so wurde die volle Gebühr doch nur für die eigentlichen Handelswaren erhoben. Produkte, die den Ackerbau und die Industrie beförderten, sowie solche, die den Hausbedarf der Anwohner des Rheins decken sollten, waren weit geringer, teilweise auf den vierten oder zwanzigsten Teil des gewöhnlichen Tarifs angesetzt[7]. Jachten und Wasserdiligencen[8], die vorzüglich der schnellen Weiterbeförderung von Reisenden dienten, zahlten die Octroigebühr, als wenn sie mit dem vierten Teil der Waren beladen wären, die sie nach ihrem Rauminhalt fassen konnten. Für leere Schiffe war beim Durchkommen auf einer gewissen Stromstrecke nur die sog. Rekognitionsgebühr zu entrichten[9], die sich lediglich nach ihrer durch Aichung festgestellten Gröfse berechnete. Die Bezahlung der geschuldeten Summen sollte auf dem linken Ufer im Decimalgelde (Francs, Centimes), auf

---

[1] Über die Ausdehnung der Konvention auf die holländischen Gebietsteile vgl. Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 3 und unten S. 56.

[2] Art. 46.

[3] Wie Schirges (Der Rhein S. 69) richtig bemerkt, war es ökonomisch weise, den Tarif für den Oberrhein, wo die Schiffahrt ohnehin mit grofsen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, niedriger anzuschlagen als für Mittel- und Niederrhein.

[4] Art. 99.

[5] Art. 97, 99.

[6] Art. 112.

[7] Art. 102–105.

[8] Art. 101.

[9] Art. 94.

dem rechten ausschliefslich in deutscher „Konventionsmünze“ erfolgen, deren gegenseitiges Verhältnis nicht von dem jeweiligen Kurs abhängig war, vielmehr ein für allemal festgesetzt wurde [1].

Diese Normen enthielten manch bedeutsamen Fortschritt. Allerdings hatte man sich nicht dazu verstanden, den Rheinverkehr gebührenfrei zu machen. Die erhobenen Summen wurden ausdrücklich für Benutzung des Strombettes zu Schifffahrtszwecken gefordert. Sie waren eine Steuer, die nicht nur auf den Konsumenten der beförderten Waren, sondern auf den Schiffern lastete, da ja selbst deren leere Fahrzeuge von ihr nicht befreit waren. Ihrem Wesen nach lassen sich also die Octroigebühren von den alten Rheinzöllen nicht trennen, da sie gleich jenen auf der Thatsache der Strombefahrung fufsen; mit den Eingangsgebühren für Güter (droits de douanes) hatten sie nichts zu thun, der Fortbestand der letzteren wurde ausdrücklich betont. Was das Octroi von den lästigen Rheinzöllen [2] schied, war lediglich die bequeme Erhebungsart, die Herabsetzung der fälligen Beträge und die Bestimmung, der die eingehenden Gelder zugeführt wurden.

Schon die einfache Herabminderung der Zollstätten um nahezu zwei Drittel war eine nicht zu unterschätzende Verkehrserleichterung. Bis zur Durchführung der Konvention von 1804 bestanden nicht weniger als 32 Erhebungsstellen, in deren Erträge sich die verschiedenen anliegenden Herrschaften teilten. Dort wurden die Abgaben meist nach sehr hohen Zollrollen erhoben, die sich bald nach der Beschaffenheit der durchfahrenden Güter, bald wieder nach Zahl und Gewicht derselben richteten, was zu allen möglichen Nörgeleien und bedeutendem Zeitverluste führte [3]. Gewöhnlich war es für den Schiffer noch das beste, wenn er sich mit den Angestellten der verschiedenen Ämter vergleichsweise einigte [4], da diese neben der eigentlich geschuldeten Summe noch alle möglichen Nebengebühren forderten [5]. Die Fährleute waren vollkommen

---

[1] Art. 107.

[2] Über die Rheinzölle in der letzten Zeit vor Einführung der Octroikonvention vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 280, 281; Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schiffahrt II S. 77; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 117—119; Oppenheim, der freie deutsche Rhein S. 48 ff.; Meidinger, Der Rhein S. 39. Bei der Aufzählung in „du Thalweg du Rhin“ sind zwei Erhebungsstellen (Koblenz und Neuburg) vergessen S. 15—17.

[3] Es gab sogar einige Zollämter, wie das zu Leudesdorf, wo der bekannte oder mutmafsliche politische Glaube des Schiffers einen starken Einflufs auf die Bestimmung der Zollgebühr hatte. Le Thalweg du Rhin S. 21.

[4] Vgl. Le Thalweg du Rhin S. 21 und die oben Citierten.

[5] Vgl. Büsch, Schriften Bd. III S. 394; Hüpeden, Rheinhandel S. 1—24. Über das unangemessene Betragen der Zollbeamten an anderen deutschen Flüssen vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs

auf die Gutmütigkeit oder auch den bösen Willen der Zollbediensteten angewiesen, gegen deren Ungerechtigkeiten sie sich kaum schützen konnten. Die Octroikonvention suchte mit ihrem festen Tarif, der nicht überschritten werden durfte, mit ihren Bestimmungen für eine schnelle Abfertigung und ihren Strafandrohungen gegen ungetreue Beamte[1] allen diesen Mifsständen die Spitze abzubrechen. Dafs durch ihre Mafsnahmen die Rheinschiffer nicht nur Zeit, sondern auch Geld ersparten, zeigt ein Vergleich der Erträgnisse nach der früheren und der neuen Erhebungsweise. Während die Einnahmen aus den alten Zöllen auf 2 Millionen fl. jährlich angeschlagen werden, haben die Octroigebühren kaum 1 Million fl. durchschnittlich in einem Jahre ergeben[2].

Aufserdem aber war, wie bereits angedeutet wurde, in Weiterverfolgung der Gedanken des Reichsdeputationshauptschlusses angeordnet, dafs die aus Benutzung der Rheinstrafse herrührenden Einnahmen in erster Linie auch für deren Instandhaltung Verwendung finden sollten. Damit wurde zum ersten Male wieder seit Jahrhunderten mit dem rein fiskalischen Erhebungsprinzipe gebrochen. Seither hatte man nach bekanntem Worte die Kuh nicht nur an dem Euter, sondern auch an den Hörnern gemolken, ihr aber möglichst wenig Futter gegeben, man hatte, ohne sich viel um Strombau und Erhaltung der Leinpfade zu kümmern, das Befahren des Rheins so sehr besteuert, dafs der Verkehr zum Teil von dem natürlichen Wasserwege auf die Landstrafsen, die nur als Zufuhrlinien gedacht waren, unnützerweise abgelenkt wurde. Jetzt erklärte man endlich wieder einmal feierlich, die reichen Erträgnisse aus der Schiffahrt sollten in erster Linie auch ihr selbst zu gute kommen, sollten ihrer Förderung und Erleichterung dienen.

Wie hinsichtlich der Erhebung von Schiffahrtsgebühren, suchte auch bezüglich anderer Punkte die Octroikonvention eine vermittelnde, ausgleichende Stellung einzunehmen. Nächst dem Gehaben an den Zollstätten war wohl das Stapelrecht von Köln und Mainz[3] der wundeste Punkt der Rheinschiffahrtsverhältnisse zu Anfang des Jahrhunderts. Schon auf dem Kongrefs zu Rastatt war heifs über seine Beibehaltung oder Abschaffung gestritten worden[4]. Auch in den folgenden Jahren

---

des Grofsen XI S. 81; Kriele, Die Regulierung der Elbschiffahrt Anm. 10 S. 121.

[1] Vgl. oben S. 21.

[2] So der wohlunterrichtete Nau in seinen Beiträgen zu Kenntnis der Schiffahrt II S. 77. Dies entsprach vollkommen dem Sinn des Reichsdeputationshauptschlusses, der bestimmte, dafs die neue Taxe der Rheinschiffahrtsgebühren die alten Zölle nicht übersteigen dürfe.

[3] Vgl. dazu Büsch, Schriften Bd. III S. 364, 396; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 124 ff.

[4] Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 277 und oben S. 7.

wurde viel über Nutzen und Schaden des Stapels, namentlich in der am Rhein meist geübten Form eines „Umschlagszwanges“ geredet wie geschrieben. Es ist fast stets derselbe Gedankengang, der bei Freunden und Gegnern wiederkehrt[1].

Zur Verteidigung des Umschlags ward angeführt, dafs auf dem Rhein, wie überhaupt auf den gröfseren Flüssen, nicht alle Strecken in gleicher Weise befahren werden könnten. Zur Sicherheit der Transporte sei es nötig, die Schiffahrt des Ober-, Mittel- und Unterrheins von einander zu sondern, und für jeden Teil nur diejenigen Fahrzeuge zuzulassen, die demselben nach ihrem Bau und ihrer Ladungsfähigkeit angemessen wären. Müfsten nun aber einmal wegen Verschiedenheit der Fahrzeuge und auch wegen der Eigenschaft gewisser Waren, die eine lange Reise nicht aushielten, „ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden“, Umladungspunkte sein, so fordere es das Beste des Handels, dafs diese Punkte unveränderlich bestimmt würden. Denn dadurch werde an gewissen Plätzen ein Zusammenflufs von Fahrzeugen jeder Gröfse und Waren aller Art erzielt, der dem Kaufmann leichte Gelegenheit zur Weiterversendung seiner Güter, dem Schiffer sichere Rückladung für sein Fahrzeug biete.

Die Gegner meinten, wenn es untersagt sei, die Waren weiter als nach den privilegierten Städten zu führen, ohne sie umzuladen und auf andere Schiffsböden zu verpacken, so werde dadurch unnützer Aufenthalt verursacht, und zudem die Versendung durch Ausgaben an Arbeitslohn, Krahnen-, Wage-, Werft- und alle möglichen anderen Gebühren ungemessen verteuert, gar nicht zu gedenken der Geldschneidereien, die bei derartigen Zwangsanstalten gewöhnlich mit unterliefen. Wenn die Natur des Rheinstroms und seiner Schiffahrt Stationsstädte zum Umladen wirklich verlange, dann bedürfe es nicht des Zwanges für solche, der eigene Vorteil werde Kaufleute und Schiffer schon nötigen, sie sich selber zu wählen.

Die Octroikonvention hat sich diesen Anschauungen, die schon den Geist der kommenden Zeit verrieten, nicht angeschlossen. Mehr noch als die Rücksicht auf Mainz und Köln, hat der Gedanke an Sicherung der Mauten und Gebühren die Beibehaltung des Umschlags in gewissen Grenzen bewirkt. Denn wenn auch über die oben angeführten Gründe und Gegengründe damals gestritten werden konnte, darüber bestand bei den leitenden Männern jener Tage kein Zweifel, dafs in polizeilicher Hinsicht das Stapelwesen mannigfache Vorteile bot[2]. Indem man die eigentliche Handelsschiffahrt von ge-

[1] Vgl. beispielsweise Jacobi, Rheinschiffart S. 167—176; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 129 ff.; Ockhart, Gesetzgebung S. 284 ff.; Ockhart, Der Rhein S. 93—98.

[2] Vgl. Eichhoff a. a. O. S. 130, 131; Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schiffahrt II S. 78.

wissen Punkten aus leitete, konnte aller Zersplitterung der Ladungen zur Ersparung der Eingangszölle, den sog. Heckenfahrten und Winkelspeditionen, die den Ertrag der Octroi- wie der Douanengebühren leicht hätten gefährden können, mit verhältnismäfsiger Sicherheit vorgebeugt werden.

Die Bestimmungen der Octroikonvention zur Neuregelung des Stapelwesens waren kurz folgende. Beseitigt[1] wurde jeder Zwang zum Anbieten von Waren in den Häfen von Köln und Mainz, sowie an jedem anderen Ort. Desgleichen wurden alle aus dem Umschlagsrecht abgeleiteten Geldzahlungen, unter welchem Namen sie auch immer gefordert werden mochten, strengstens verboten, ausgenommen die Krahnen-, Quai- und Wägegebühren, deren Maximalbetrag festgesetzt ward. Dagegen war ausdrücklich bestimmt, dafs die Einrichtungen des Umschlags, soweit sie das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betrafen, für Mainz und Köln mit gewissen, nicht allzu merklichen Einschränkungen bestehen bleiben sollten[2]. Kraft dieser Verfügung war Köln auch künftig die Station der Schiffahrt zwischen Holland und Mainz, wo alle Ladungen in andere Fahrzeuge übergesetzt werden mufsten. Mainz blieb in ähnlicher Weise die Station zwischen Köln und Strafsburg.

Ausgenommen vom Umschlag in Mainz war bis zu gewissem Grade der Verkehr der nach Frankfurt am Main[3] bestimmten Güter. Einmal blieben dieser Stadt die Freiheiten ihrer Messen gewahrt, während denen der ungehinderte Warentransport von den rheinischen Häfen gestattet war[4]. Aufserdem durften die zu dem Hafen von Mainz gehörenden Schiffe, die von Schiffern desselben Ortes geführt wurden, bei Einnahme von Kölner Ladungen, die ausschliefslich für Rechnung der Frankfurter Kaufleute gingen, ohne Aufenthalt nach ihrem Bestimmungsorte fahren. Schliefslich war die direkte Fahrt von den Häfen des Oberrheins nach Frankfurt erlaubt, wenn nur im Hafen von Mainz die Schiffahrtsgebühren entrichtet wurden.

Dies waren immerhin merkliche Unterbrechungen des starren Umschlagsrechtes, die gegen eine starke Opposition durchgesetzt waren und deren Erweiterung Frankfurt ständig anstrebte. Mainz hat in diesen und den kommenden Jahren in unaufhörlichem Zwist mit der alten Rivalin am Main gelebt[5]. Besonderen Anlafs zum Streit gab eine Lücke oder

[1] Art. 8.
[2] Art. 3—6.
[3] Art. 10—12
[4] Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 73.
[5] Die Akten über Handels- und Verkehrswesen des M.St.A. geben dafür zahlreiche Belege. Es wurden sogar gedruckte Beschwerdeschriften der Mainzer gegen diese Ausnahmen vom Umschlagszwang verbreitet und der französischen Regierung vorgelegt.

Ungenauigkeit in der Octroikonvention. Dort sind nämlich die Thalfahrten von Frankfurt nach den Häfen des Mittelrheins unerwähnt gelassen. Die einen behaupteten nun, das Recht des freien Durchzugs ohne Umladezwang habe immer bestanden und sei als selbstverständliche, unangefochtene Befugnis nicht besonders aufgeführt. Die Mainzer Lokalbehörde auf der anderen Seite erhob dagegen Einspruch und meinte, auch wenn es bestanden habe, sei es nunmehr aufgehoben, da die Konvention davon abgesehen habe, eine diesbezügliche Bestimmung zu treffen [1].

Übrigens bezogen sich alle die angeführten Sätze über den Umladezwang lediglich auf die sog. grofse Schiffahrt mit eigentlichen Handelsgütern, die von einem Teile des Rheinstroms zum anderen durch Vorbeifahren vor Mainz und Köln befördert wurden. Der wechselseitige Verkehr mit heimischen Erzeugnissen der Häfen und Landstriche zwischen diesen Stationen war dagegen freigegeben [2]. Auch die Postschiffe und Wasserdiligencen, die Jachten und Nachen, die blos zur Weiterbringung der Reisenden und ihres Handgepäcks dienten, waren den genannten Bestimmungen nicht unterworfen, sofern sie sich nur der Ladung von Handelswaren enthielten [3].

Nach der zu Anfang des Jahrhunderts herrschenden Ansicht sollte die Octroikonvention ein Mittel zwischen „Stapelunfug“ und „Ungebundenheit“ der Schiffahrt gefunden haben. Den Späteren ist der eingeschlagene Mittelweg weniger golden als ihren Altvordern erschienen. Am frühesten sah man ein — und das haben auch die einsichtsvolleren Verteidiger des Umschlags bald erkannt [4] —, dafs dieser für diejenigen Gegenstände schädlich sei, deren Umfang, Gewicht und Gebrechlichkeit das Aus- und Einladen schwer vertrug, ohne Abgang zu erleiden oder zu hoch im Preise zu steigen. In diesem Punkte ward denn auch schon wenige Jahre später Wandel geschaffen.

Mit der Beibehaltung des gezwungenen Umschlags in gewissen Stationsstädten hing die Neugründung von „Schiffervereinen“, wie sie die Octroikonvention vorsah, auf das engste zusammen. Da die Rheinschiffahrt viel Erfahrung und Übung fordere, wurde sie, soweit sie von den beiden Stationshäfen Mainz und Köln ausging, ausschliefslich den Schiffervereinen anvertraut, die zufolge der Konvention [5] in den ge-

---

[1] Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 287; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 96, 97.

[2] Art. 20, 21.

[3] Art. 22.

[4] Beispielsweise Eichhoff, der wohlmeinende Generaldirektor der Octroiverwaltung (Darstellung des Rheins S. 131).

[5] Art. 14.

nannten Städten errichtet und besonderen Reglements sowie einer angemessenen Polizei unterworfen werden sollten. Neben Anweisungen, wie die Organisation dieser neuen Gilden beraten und vollzogen werden müsse, finden sich zugleich die grundlegenden, materiellen Bestimmungen über die Aufnahme der einzelnen Schiffahrttreibenden. Besonders wichtig für die Sicherheit der Transporte galt die Norm, dafs niemand als Schiffmeister oder Mitglied des Vereins angenommen werden dürfe, der nicht zuvor in eigener Person einige Zeit als Steuermann gefahren und vor der General-Octroiverwaltung den Befähigungsnachweis erbracht habe[1]. Ein grundlegender Unterschied zwischen den neuen Korporationen und alten Zünften sollte darin bestehen, dafs erstere von der früher so streng aufrecht erhaltenen lokalen Begrenzung[2] befreit waren. Jetzt wurde den Schiffern beider Ufer[3], welche die erforderlichen Eigenschaften und Kenntnisse besafsen, der Zutritt gestattet, ohne dafs sie zu diesem Ende verbunden waren, ihren Wohnsitz in den Stationsstädten aufzuschlagen.

Beibehalten wurde dagegen die überkommene Ladeordnung nach der Rangreihe, von der man sich viel für Beschleunigung nnd Stetigkeit der Transporte versprach[4]. In den Stationshäfen waren Beamte angestellt[5], die dafür sorgen sollten, dafs stets eine hinlängliche Anzahl von Fahrzeugen, die den Anforderungen der Konvention entsprachen, bereit lagen, dafs die Schiffsrolle ohne Parteilichkeit gehandhabt werde, keine Überladung stattfände und die Abfahrt nicht verzögert würde. Bei der Ankunft am Bestimmungsorte sollte unter Benutzung der Schiffsmanifeste[6] auf entsprechendes Auspacken und richtige Ablieferung der beförderten Güter geachtet werden[7].

Zur Vermeidung der immer wieder entstehenden Streitigkeiten zwischen Schiffern und Kaufleuten war die Octroiverwaltung beauftragt, nach Einholung des Gutachtens der beteiligten Handelskammern und städtischen Behörden von

---

[1] Art. 15—17.
[2] Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 71—78.
[3] Auf gleichmäfsige Behandlung der Schiffer beider Rheinseiten bei der Gründung von Innungen hatte das Gutachten des Kurfürstenkollegiums nachdrücklichst hingewiesen. (Vgl. Meyer, Staatsakten S. 61.)
[4] Art. 18.
[5] Art. 7, 118. Vgl. auch Handbuch der Angestellten des Rheinschiffahrtsoctroi bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 43 ff. und die Verordnung vom 13. Fructidor XIII. ebenda S. 77 ff.
[6] Art. 91.
[7] Vgl. auch Ockhart, Gesetzgebung S. 291 ff.

sechs zu sechs Monaten die Frachten zu bestimmen, die in keinem Falle überschritten werden durften[1].

Alle diese Bestimmungen fanden, wie der Umschlagszwang, nur auf die Handelsschiffahrt Anwendung. Der Betrieb der kleinen Schiffahrt sollte allen Fährleuten der beiden Ufer, die nur mit einem Erlaubnisschein ihrer jeweiligen Landesregierung versehen waren, vollkommen frei gestattet sein[2]. Auch in dieser Anordnung liegt ohne Zweifel ein Fortschritt gegen die zurückliegende Zeit.

Leider waren die einschlagenden Sätze aber so mifsverständlich gefafst, dafs sich sofort endlose Streitigkeiten ihretwegen erhoben. Man war nämlich darüber nicht einig, ob die kleine Schiffahrt nur den Wechselverkehr in Landesprodukten umfasse, oder ob dazu auch die Verladung von Handelsgut nach den Häfen zwischen den Stationsstädten zu rechnen sei. Der Sinn der Konvention schien mehr für die erstere Ansicht, ihr Wortlaut mehr für die letztere zu sprechen. Da die leitenden Behörden kein entscheidendes Wort in der Angelegenheit sprachen, wurde der darüber entbrannte Zwist zwischen Gildeangehörigen und Freischiffern lange nicht gedämpft.

Dies sind im wesentlichen die Grundzüge, nach denen sich die Verwaltung des Rheinverkehrs in den nächsten Jahren weiter ausbilden sollte[3]. Allgemein wurde die Octroikonvention damals als ein bedeutender völkerrechtlicher Fortschritt betrachtet, der zu Gunsten des Gesamtaustausches den dazumal ohnedies geschwächten Staatsgewalten des rechten Rheinufers die Herrschaft über ein Gebiet entzog, das sie zuletzt allzu selbstsüchtig und kleinlich ausgebeutet hatten. Gepriesen wurde auch ihr Bestreben, die Rechte der Neutralen zu erweitern, indem sie für den Ausbruch des Krieges zwischen einzelnen am Strome gelegenen Staaten und selbst zwischen den vertragschliefsenden Reichen die Sicherheit und Freiheit der Schiffe wie Personen, der Bureaux und Kassen im Dienste des Octroi gewährleistete. Dafs der Vertrag unter französischem Einflusse zu stande kam und Deutschland aufgenötigt wurde, kann für die Beurteilung seiner Zweckmäfsigkeit nicht in die Wagschale geworfen werden.

In späterer Zeit war man zur Unterschätzung der Octroikonvention geneigt, da sie nicht die Befreiung der Rheinschiffahrt in vollem Umfang gebracht hatte. Aber selbst damals mufste man zugeben, dafs viele ihrer Bestimmungen sich

---

[1] Art. 13.

[2] Art. 19.

[3] Die treffliche Durchführung des neuen Systems ist hauptsächlich ein Werk der Thätigkeit des Generaldirektors Joseph Eichhoff, der aus Bonn stammte und sich vom Koch des letzten Kurfürsten zum ersten Präfekten und nun zu dieser neuen Stellung aufgeschwungen hatte.

durch eine gesunde ökonomische Auffassung des Rheinverkehrs auszeichneten. Wenn sie auch nicht mit einem Rucke all die Fesseln aus vergangenen Jahrhunderten sprengte, wenn sie auch „ein Hammer ohne Stiel“ blieb, da sie sich nur bis zur holländischen Grenze erstreckte, so ist doch nicht zu vergessen, daſs ja, nach bekanntem Worte, der erste Schritt immer der schwerste ist, und daſs die Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi nach mancher Richtung Besserung brachte. Sie hat ein Saatkorn ausgestreut, das langsam, aber sicher zur Reife kommen sollte.

Zweites Kapitel.

Erlafs der Verordnungen für die Schiffergilden in den „Stationsstädten“ und deren Durchführung.

§ 4.

Die Octroikonvention hatte für die vorgesehenen Schiffervereine, denen die Beförderung der Handelsgüter, insbesondere der Transport nach den Umladeplätzen, übertragen werden sollte, zunächst nur einige grundlegende Sätze aufgestellt. Daneben wurden in ihr aber zugleich Anweisungen gegeben[1], wie man die Neugründung dieser Gilden bewerkstelligen solle. Demzufolge waren in erster Linie Entwürfe für die Gildereglements der Schifferkorporationen zu Köln und Mainz auszuarbeiten. Zu diesem Zwecke beriefen die Präfekten des Ruhr- und Donnersberger Departements, denen die genannten Stationsstädte zugehörten, Kommissionen, die über die notwendigen Mafsnahmen beraten sollten. Um den verschiedenen Interessen gerecht zu werden, bestanden dieselben aus je zwei Mitgliedern der Handelskammern, zwei alten Schiffmeistern und einem der durch den Kurfürsten-Erzkanzler ernannten Inspektoren des Rheinschiffahrtsoctroi. Diese Kollegien haben mit ihren Präfekten verhältnismäfsig schnell gearbeitet. Der Entwurf einer „Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffer-Gesellschaft“ war bereits im Spätsommer 1805 vollendet und wurde von dem Präfekten Jeanbon St. André am 25. Vendémiaire XIV (18. September 1805), also noch kurz vor Inkrafttreten der Konvention veröffentlicht[2]. Nachdem

---

[1] Art. 14, 17.

[2] Règlement pour l'organisation de l'association des bateliers a Mayence. Gedruckt in deutscher und französischer Sprache (Mayence, chez Ch. Fr. Pfeiffer, Imprimeur de la préfecture). Exemplar im M.St.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen; franz. Periode.) Gegen diesen Entwurf richten sich hauptsächlich die „Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation“, die 1806 zu Heidelberg anonym erschienen und von dem bad. Hofrat Gaum herrührten.

er dann dem Generaldirektor des Octroi, Eichhoff, mitgeteilt worden war, wurde er mit der Kölner Arbeit der französischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt, ohne welche die Verordnungen nicht vollzogen werden durften. Am 12. August 1807 haben die inzwischen überarbeiteten und mannigfach geänderten Vorschläge die Billigung des französischen Ministers des Innern gefunden, und konnte sonach mit deren Durchführung begonnen werden [1].

Die Reglements für die Schiffergilden zu Köln und Mainz stimmen sachlich und wörtlich fast vollkommen überein. Der einzig wesentliche Unterschied besteht darin, dafs der Kölner Verein nicht wie der Mainzer eine geschlossene Korporation bildete, sondern gemäfs alten Traditionen [2] in zwei Sektionen zerfiel, von denen die eine ausschliefslich die Fahrten nach dem Niederrhein und Holland, die andere gemeinschaftlich mit der Gilde von Mainz die Transporte bis zu dieser Stadt übernehmen sollte. Für die Mainzer Gesellschaft wurde eine derartige Scheidung nicht getroffen; ihre Mitglieder beteiligten sich an den Fahrten nach Köln und übernahmen ebenso die Fortschaffung der Handelsgüter auf dem Oberrhein bis nach Strafsburg.

Die Gildeverordnungen [3] zerfallen in 6 Titel, deren hauptsächlicher Inhalt kurz wiedergegeben werden soll.

Bei Festsetzung der Aufnahmebedingungen [4] wird bestimmt, dafs die sich meldenden Schiffmeister eine Bescheinigung der Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi beibringen müssen, woraus erhellt, dafs sie

1. die Landessprache lesen und schreiben können;
2. Eigentümer eines für die jeweilige Stromstrecke geeigneten Fahrzeugs sind;
3. dafs sie selbst als Steuerleute fuhren und
4. sich durch ihre Rechtschaffenheit des Zutrauens des Handelsstandes würdig gemacht haben. Aufserdem müssen sie vor Beginn ihrer Thätigkeit in barem Gelde oder unbelasteten Liegenschaften Sicherheit stellen, deren Höhe sich nach der Ladefähigkeit ihrer Fahrzeuge richtet. Wer sein Eigentum an einem geeigneten Schiff nicht nachweisen kann oder nicht im stande ist, die erforderliche Kaution zu leisten, kann nur ein Patent als Setzschiffer erhalten, das ihn befähigt, für die der Gilde zugehörigen Witwen oder sonstige Mitglieder zu

---

[1] Danach ist Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 98 Anm. 2 zu berichtigen.

[2] Vgl. Gothein, Rheinschiffahrt S. 244.

[3] Sie sind abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 89—128.

[4] I. Titel: Organisation der Gilden und Bedingungen, um darin aufgenommen zu werden. Art. 1—18 vgl. für Mainz Herman S. 91—96; für Köln ebenda S. 110—115.

fahren, die aus triftigen Gründen verhindert sind, selbst ihren Dienst zu verrichten.

Nach Abschlufs der ersten Liste von Gildeangehörigen sollten neue Mitglieder nur mehr aufgenommen werden, wenn die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi solches für nötig erachtete. Auch haben die späteren Kandidaten noch besondere Voraussetzungen zu erfüllen, wenn sie überhaupt in Betracht kommen wollen. Sie müssen urkundlich ausweisen können, dafs sie bei Schiffmeistern der Gilde ein Jahr als Junge und vier Jahre als Geselle gefahren haben, nach deren Verlauf sie zu „angehenden Schiffmeistern" ernannt werden. Diese Eigenschaft giebt keineswegs die Befugnis, unmittelbar in die Korporation einzutreten, sondern nur eine Anwartschaft, die bei Bedarf berücksichtigt wird. In der Zwischenzeit werden die angehenden Schiffmeister zur Vertretung der Zünftler zugelassen, mit Ausnahme der Witwen, deren Fahrten lediglich den Setzschiffern vorbehalten bleiben. Den bei Gründung der Gesellschaften vorhandenen Lehrlingen und Gesellen werden die früheren Dienstjahre angerechnet, wenn sie über deren Verlauf Bescheinigungen der Generaldirektion beibringen können.

Von Erfüllung der vorgeschriebenen Aufnahmebedingungen kann niemand befreit werden. Ausnahmsweise darf der Generaldirektor bei Lehrlingen und Gesellen, die „irgend eine ausgezeichnete Handlung verrichteten und der Schiffahrt wichtige Dienste leisteten", einen Nachlafs an der Zeit des Lehr- oder Gesellenstandes gewähren.

Für die Verwaltung der Gelder und alle inneren Angelegenheiten der Mainzer Gilde soll ein Bureau[1] errichtet werden, das aus sechs Mitgliedern besteht, von denen je drei aus den Schiffmeistern der rechten Rheinseite und drei aus den Meistern vom linken Ufer genommen werden. Dazu gesellen sich noch vier Suppleanten und ein rechnungführender Sekretär, der gehalten ist, in Mainz zu wohnen. Den Vorsitz im Bureau führen wechselweise, von drei zu drei Monaten, der Maire von Mainz und ein Octroi-Inspektor von der rechten Rheinseite. Diese beiden Präsidenten haben die Befugnis, allen Beratschlagungen beizuwohnen, und soll bei Meinungsverschiedenheiten ihre Stimme den Ausschlag geben. Alle Mitglieder sind berufen, bei Bildung des Bureaus, für die genaue Vorschriften gegeben sind, persönlich oder durch Bevollmächtigte mitzuwirken.

Das Verwaltungsbureau, das regelmäfsig in jedem Monat eine Versammlung abhält, ist befugt, für die innere Polizei alle diejenigen Anordnungen zu treffen, die es für passend er-

[1] II. Titel: Bildung und Amtsbefugnisse des Verwaltungsbureaus art. 19—35. Für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 96—101.

achtet, vorbehaltlich der Genehmigung derselben durch die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi. Aufserdem ist es berufen zur Wahrnahme aller mit dem Lehrlings- und Gesellenwesen zusammenhängenden Geschäfte, zur Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus der Rangordnung und Verdingungsverträgen ergeben, zur Verwaltung und Überwachung der Geldangelegenheiten und Aufrechterhaltnng aller Rechte, die der Gilde zukommen. Seine Erneuerung geschieht drittelweise alle zwei Jahre.

Dem Sekretär liegt die Erledigung aller Schreibarbeiten und die Führung der Kasse ob, für deren richtigen Bestand er haftet.

Die entsprechenden Artikel der Kölner Verordnung[1] unterscheiden sich von den eben angeführten nur dadurch, dafs dort das Bureau, gemäfs der Scheidung innerhalb der Gilde, sich in die „Sektion des Oberrheins“ und in die „Sektion des Niederrheins“ teilt, deren jede aus sechs Gliedern besteht. Wenn ein Gegenstand zu verhandeln ist, der das Interesse der ganzen Korporation angeht, treten beide Sektionen, aus denen das Bureau besteht, zusammen, in allen anderen Fällen beraten sie gesondert und zwar an verschiedenen Tagen, damit Präsident und Sekretär jedesmal beiwohnen können.

Die innere Polizei der Gilde[2] wird ebenfalls durch die Verwaltungsbureaus — in Köln durch die Sektionen desselben — gehandhabt, deren Mafsnahmen in gewissen Fällen der Genehmigung der Generaldirektion bedürfen.

Wenn Schiffsjungen und Gesellen durch schlechte Führung Ursache zur Unzufriedenheit geben, kann zunächst die Dauer ihres Dienstes verlängert werden; falls dies nicht die gewünschte Besserung erzielt, bleiben sie von jeder Art des Vorrückens innerhalb der Korporation ausgeschlossen. Weiter wird die Gesellenzeit für diejenigen verlängert, die sich bis zum Ablauf derselben nicht die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten aneignen, um das Vertrauen des Handelsstandes zu verdienen. „Angehende Schiffmeister“ können, sobald sie durch ihr Betragen den Ortsobrigkeiten oder dem Handelsstand Anlafs zu Klagen geben, bis zur Dauer eines Jahres von ihren Verrichtungen enthoben, und wenn dies nicht hilft, von der Liste gestrichen werden. Schiffmeister, die Glieder der Gilde sind, gehen bei der nämlichen Verfehlung zunächst für längere oder kürzere Zeit ihrer Stelle in der Rangrolle verlustig; wenn sie ihr Betragen daraufhin nicht ändern, werden sie provisorisch aller ihrer Funktionen enthoben und bei hartnäckiger Unverbesserlichkeit durch die nach Art. 123 der

[1] Für Köln vgl. Herman a. a. O. S. 116—121.

[2] III. Titel: Innere Polizei der Gilden; art. 36—45; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 101—103; für Köln ebenda S. 121—123.

Octroikonvention jedes Jahr in Mainz zusammentretende Appellkommission endgültig von der Gilde ausgeschlossen. Eine gesonderte Behandlung erfährt das Vergehen der Untreue, das allemal den Ausschlufs aus der Gemeinschaft nach sich zieht.

In Ergänzung der durch die Octroikonvention gegebenen Vorschriften über die Rangordnung finden sich in den Gildereglements[1] weitere Anweisungen, die alle dahin zielen, Streitigkeiten beim Verladen der Güter und Unfälle während der Fahrten thunlichst zu vermeiden. Die Schiffer müssen persönlich ihre Eintragung in die Ladungslisten veranlassen, die am Ende jeden Monats den Handelskammern vorgelegt werden, damit bekannt wird, wer den Dienst in der nächsten Zeit zu versehen hat. Auch müssen sie, wenn sie nicht die betreffende Fahrt verlieren wollen, bei Einnahme der Fracht zugegen sein und alle Vorsicht gebrauchen, damit das empfangene Gut vor Schaden bewahrt bleibt. Besondere Anforderungen werden an die in Frage kommenden Fahrzeuge gestellt. Es dürfen nur dauerhafte, gut kalfaterte Schiffe benutzt werden, die mit allen Geräten und Werkzeugen, mit einem Verdecktuch und den übrigen zur Trockenstellung und Schichtung der Waren erforderlichen Gegenständen ausgerüstet sind. Zudem müssen sie nochmals vor jeder Fahrt durch Werkverständige untersucht und besichtigt werden[2]. Für Mainz wird im Unterschied zu Köln noch weiter verlangt, dafs jeder, der sich zum Range meldet, wenigstens 500 Centner Waren in den Hafen mitgebracht hat. Ausgenommen von dieser Norm bleiben nur die Schiffmeister von Bingen, Oppenheim und Worms, die wegen der „topographischen und commerzialischen Verhältnisse“ ihrer Heimatsorte keine Ladungen bringen können, sowie diejenigen, die durch Bescheinigungen nachweisen, dafs in den Abfahrtsplätzen keine Waren zum Fortschaffen für sie vorhanden waren.

Betreffs der Fahrten[3] selbst wird den Schiffsführern in Erweiterung der Verhaltungsvorschriften, welche die Octroikonvention für Beschädigung der Fahrzeuge auf dem Wege getroffen hatte[4], besonders eingeschärft, dafs es ihnen obliege,

---

[1] IV. Titel: Polizei der Ladungen; art. 46—55; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 103—105; für Köln ebenda S. 123—125.

[2] Die Untersuchung geschah durch Beklopfen der Holzteile, das die kranken und faulen Stellen erkennen liefs. In Mainz wurde am 18. März 1808 eine diesbezügliche Verordnung des Maire erlassen und durch den Präfekten gutgeheifsen. Das sog. „Beklopfgeld“, die Kosten der Schiffsuntersuchung, gab vielfach Anlafs zu Streitigkeiten und Beschwerden. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[3] V. Titel: Obliegenheiten und Verantwortlichkeit der Schiffmeister während der Fahrt; art. 56—58; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 105—107; für Köln ebenda S. 125—126.

[4] Octroikonvention art. 25—29.

alles zu vermeiden, was einen Aufenthalt oder Verzögerung herbeiführen könne. Besonders ist das Anlanden an Zwischenorten verpönt. Den Kölnern ist es überhaupt untersagt, den Mainzern wenigstens auf der Strecke zwischen ihrer Heimat und Bingen. Selbst die für den Rheingau bestimmten Güter, die bergwärts kommen, müssen erst nach dem Stationsorte gebracht werden, von wo sie in kleineren Fahrzeugen weiterverschifft werden.

Die Schiffmeister haften[1] für die ganze Ladung, die sie an Bord genommen haben. Ihre Verantwortlichkeit erstreckt sich insbesondere auf allen Schaden, der aus Schiffbrüchen und Havarien erwächst, soweit sie nicht erweisen können, dafs er die Folge unausweichbarer Zufälle (vis maior) ist, weiter auf alle Beschlagnahmen, Geldstrafen und Kosten, die aus Nichtbeachtung der Douane-Formalitäten erwachsen, und schliefslich auf alle Einbufsen, die aus einem Aufenthalte entstehen, zu dem sie durch Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Octroikonvention gezwungen werden.

Der letzte Titel der Verordnungen enthält lediglich Normen zur Linderung der socialen Not des Schifferstandes. Es soll bei dem Verwaltungsbureau eine Kasse[2] angelegt werden, deren Hauptzweck dahin geht, denjenigen Schiffmeistern von beiden Rheinseiten, die sich in dürftiger Lage befinden, Unterstützung angedeihen zu lassen. Auch den Witwen und Waisen verstorbener Standesgenossen, denen die Mittel zum Lebensunterhalte fehlen, sollen Hilfsleistungen gewährt werden.

Um den nötigen ersten Fonds zusammenzubringen, hat jedes Mitglied bei der Aufnahme eine der Ladungsfähigkeit seines Schiffes entsprechende Summe Geldes einzuschiefsen. Beispielsweise waren für ein Schiff von 600 Centnern 75 Francs, für ein grofses Fahrzeug, das bis zu 3000 Centner fassen konnte, 300 Francs zu zahlen. Unabhängig von dieser ersten Einlage sollten die Schiffer gehalten werden, einen Centime vom Centner aller Ladungen, die sie machen würden, beizuschiefsen.

Die Kasse wurde als Zwangskasse errichtet. Die Schiffer, die sich weigerten, die vorgesehenen Summen zu entrichten, sollten zunächst ihrer Stelle in der Rangrolle verlustig gehen

---

[1] Für die Abfassung der Bestimmungen über Haftung, Registerführungen der Gildeschiffer sind zweifelsohne die französischen Rechtsanschauungen, wie sie im art. 1782—1786 des Code civil ihren Ausdruck gefunden haben, mafsgebend gewesen. Näheres über Inhalt und Tragweite der dort enthaltenen Rechtssätze findet sich bei Zachariä-Crome, Handbuch des französischen Civilrechts (8. Aufl. Freiburg i. Br. 1894) II S. 580—585.

[2] VI. Titel: Unterstützungskasse; art. 59—65; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 107—108; für Köln ebenda S. 126—128.

und bei fortgesetzter Hartnäckigkeit kraft des Reglements von der Gilde ausgeschlossen werden.

So weit die wichtigsten Bestimmungen der beiden Verordnungen. Sie unterscheiden sich von den Festsetzungen der Entwürfe [1], wie sich aus einer Vergleichung der Mainzer Verordnung mit ihrer Vorläuferin ergibt, im allgemeinen durch knappere Fassung, durch Wegfall einzelner Normen, über deren Inhalt man einen endgültigen Entscheid nicht fällen wollte, und durch Nichtberücksichtigung aller der Personen, die zwar dem Schiffahrtsbetriebe dienten, aber doch nicht Angehörige der Korporationen werden konnten, z. B. der Kleinschiffer, der Steuerleute und Lotsen [2].

Viel tiefgreifender sind die Unterschiede, wenn wir die neuen Reglements den Gesetzen gegenüberstellen, die für die alten Schiffergesellschaften in den rheinischen Kurstaaten gegolten hatten. Mit Verbänden, die rein örtliche Interessen zu wahren hatten, die fast ausschliefslich einer nach jeder Richtung beschränkten Stadtwirtschaft dienten, lassen sich die jetzigen Organisationen nicht mehr auf eine Stufe stellen [3]. Über diese Zwecke sind sie hinausgewachsen. Sie waren nach den Bestimmungen der Octroikonvention nicht mehr Vereinigungen der an einem Platze zusammenwohnenden Berufsarbeiter desselben Gewerbes, sondern Korporationen, die die Standesgenossen der sämtlichen Rheinstaaten von Strafsburg bis zu den Grenzen Hollands umfassen sollten, die infolgedessen einen internationalen Charakter trugen. Es wurde sogar peinlich darauf gehalten, dafs in dem einzigen selbstgewählten Organe, das die Gemeinschaft nach innen und aufsen vertreten und ihre Rechte wahren sollte, die Zugehörigen des linken wie rechten Rheinufers in ganz gleicher Weise vertreten waren. Dadurch fielen in der Hauptsache all die unleidlichen Streitigkeiten weg, die durch Jahrhunderte die Zünfte der einzelnen Plätze untereinander auszutragen pflegten, wurde dem häfslichen Kampf gegen die „Fremden“, als welche

---

[1] Vgl. Kritik des Mainzer Entwurfs in den „Bemerkungen über den Octroivertrag“ besonders S. 151—184. Sie enthalten neben dem Ausdruck eines starken Mifstrauens gegen Mainz, das aus dem früheren Benehmen der dortigen Zünftler gegen die „fremden“ Berufsgenossen vom rechten Rheinufer Nahrung zog, im Anschlufs an die im Kurfürstenkolleg zur Ergänzung der Octroikonvention vorgebrachten Wünsche manche treffende Ausführungen.

[2] Ockhart, der sonst den Bestimmungen des Reglements uneingeschränktes Lob spendet, hält es mit Recht für eine Lücke, dafs des „für die Schiffahrt so wichtigen und interessanten Steuermannsdienstes“ mit keinem Worte gedacht wird. (Der Rhein S. 182, 183).

[3] Auch in der Namengebung macht sich ein Unterschied bemerkbar. Das Wort „Zunft“ wird sorgfältig vermieden. Die neuen Korporationen werden als Schiffer-Gilden, -Gesellschaften, -Vereine (associations des bateliers) bezeichnet.

sämtliche nicht ortsansässige Gewerbegenossen betrachtet wurden, energisch entgegengearbeitet.

Als naturgemäfse Folge ihrer neuartigen Zusammensetzung ergab sich aber auch eine vollkommene Wandlung ihres politisch-rechtlichen Charakters. Mit den staatlichen und lokalen Behörden, denen im vergangenen Jahrhundert die Oberleitung und Beaufsichtigung übertragen war, haben sie fast nichts mehr zu thun. Abgesehen von dem Satze, dafs die Bürgermeister der Stationsstädte zeitweise das Präsidium des selbstgewählten Bureaus innehaben sollten, unterstanden die Gilden lediglich der Oberleitung der internationalen Centralbehörde für die Rheinschiffahrt.

Auch nach der inneren Einrichtung schieden sich die neuen rheinischen Verbände von den Zünften der vergangenen Tage. Die Selbständigkeit der einzelnen Glieder war weit weniger stark ausgebildet, beispielsweise den Meistern die Disciplinargewalt über Lehrlinge und Gesellen grofsenteils entzogen. Alles wurde viel straffer von einem Mittelpunkte aus geregelt, dessen Anweisung sich jeder anzubequemen hatte.

Dabei dienten die frisch geschaffenen Korporationen lange nicht mehr den weitgreifenden Bestrebungen wie die früheren. Die religiösen, gesellschaftlichen, ja mit einer Ausnahme sogar die socialen Beziehungen sind aus den Verordnungen ausgeschieden. Die neuen Gilden waren nur mehr Vereinigungen von Gewerbtreibenden zur Ausbeutung einer bestimmten Betriebsform unter obrigkeitlichem Schutz. In diesem Punkte, in der Verteilung der Fahrten unter die Genossen nach altgewohnter Rangordnung, stimmten sie mit den früheren Vereinigungen fast vollkommen überein. Sie hatten sogar die Beschränkung der Anteilnehmer, welche diese gepflegt hatten, bis zu einem gewissen Grade beibehalten. Noch bestand neben der persönlichen die sachliche Konzessionspflicht, noch gab es kein Recht auf Zulassung zum Betriebe dieses Verkehrsgewerbes, noch mufste mancher Fähige von ihm abstehen, weil ihm von oben nicht die Erlaubnis zur Verwertung seines Könnens zu teil ward. Denn nur die lokalen Fesseln waren, wie eben bemerkt wurde, gesprengt. Dagegen wurde in den Verordnungen ausdrücklich betont, dafs die Zahl der Mitglieder keine unbeschränkte sei, dafs, nach Abschlufs der ersten Aufnahme von Schiffern, neue nur noch hinzukommen dürften, wenn die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi solches für nötig erachte[1]. Die alte Polizeiwirtschaft war also bei-

[1] Dies kam damaligen Beobachtern weniger zum Bewufstsein, da sie im Wegfall der Erblichkeit und Käuflichkeit der Schifferei, in der für jeden nach Erfüllung von Normativbedingungen zugänglichen Anwartschaft auf einen Platz in den Gilden, in der Freigabe der Klein-

behalten. Man hatte noch kein Zutrauen zu einer natürlichen Ausgleichung von Angebot und Nachfrage und glaubte von Obrigkeits wegen helfend und hemmend eingreifen zu müssen.

Diese Abwehr des unbeschränkten Wettbewerbs durch Schaffung einer geschlossenen Vereinigung unter staatlichem Schutz war das letzte Ausspielen des merkantilistischen Geistes, der seither die mafsgebenden Leiter der Staatswesen beherrscht und durch sie in seiner Zeit auf verkehrsgewerblichem Gebiete Grofses gewirkt hatte. Inzwischen begann auch auf dem Kontinente, nach dem Übermafs von Bedrängung und Bevormundung, sich der Glaube an das Individuum, das Verlangen nach Freiheit im Wertaustausch zu regen. Vor dem Siegeszug, den das Gedankensystem des ökonomischen Liberalismus durch die Lande antrat, brachen dann die letzten beruflichen Schranken des rheinischen Transportgewerbes zusammen, nachdem sie schon vorher durch die eingetretenen Wandlungen in der Technik des Wasserbetriebes fast vollkommen illusorisch geworden waren.

Aber ehe es dazu kam, sollten noch nahezu drei Jahrzehnte vergehen. Gerade weil die rheinischen Gilden in Köln und Mainz den innerstaatlichen Charakter verloren hatten und durch völkerrechtliche Verträge in ihrem Bestande geschützt waren, gingen an ihnen zunächst die Gewerbereformen der anliegenden Länder spurlos vorüber. Erst der durchgreifenden Änderung der Rheinschiffahrtsverhältnisse 1831 sollten auch diese Überbleibsel des überwundenen Merkantilsystems[1] endgültig zum Opfer fallen.

Doch zunächst müssen wir noch bei ihrer Gründung zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts verweilen. Es wurde oben erzählt, wie die alte Schifferzunft zu Mainz zwar nicht formell rechtlich, aber thatsächlich auch nach der französischen Besitzergreifung des linken Rheinufers weiter bestehen blieb. Die dauernden Kriegsjahre und wohl auch die Furcht vor weiteren schlimmen Ereignissen liefsen sie so engherzig wie je zuvor an dem veralteten Formenwesen und der strengen Abgeschlossenheit ihrer Vorfahren festhalten. Namentlich ging ihr Bestreben dahin, den Schiffern anderer Ortschaften die Ladungen im Hafen von Mainz thunlichst zu erschweren. Um eine gewisse Ordnung aufrecht zu erhalten, liefs das Handlungskomitee schon seit 1799 die Verladung der Güter durch eine besondere

---

schiffahrt schon das Höchstmafs einer „geregelten Rheinschiffahrtsfreiheit“ verwirklicht sahen. Vgl. Herman, Adrefsbuch 1823 S. 9; Ockhart, Gesetzgebung S. 275 ff., 353 ff.

[1] Über das Merkantilsystem in seiner historischen Bedeutung vgl. G. Schmoller, Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte. Leipzig 1898 S. 1—60.

Kommission überwachen. Es wurden Listen[1] geführt, die den Rang der Abfahrenden verzeichneten, die zugleich Namen der Schiffer, Ort ihrer Bestimmung, die Tage des Beistellens und der Abfahrt, sowie die festgesetzte Centnerzahl enthielten. Besonders war darauf hingewiesen, daſs die Frachtführer ihre Geschirre in gutem Zustande erhalten und sich der Pünktlichkeit befleiſsigen sollten. Den Zuwiderhandelnden ward angedroht, daſs sie in Jahresfrist keine Ladung mehr von den Mainzer Kaufleuten erhalten würden.

Nichtsdestoweniger wissen die erhaltenen Aktenstücke[2] immer und immer wieder von Nörgeleien und Streitigkeiten unter den einzelnen Schiffern zu erzählen. Die Mainzer richten wiederholte Bittschriften an die Handelskammer[3], worin sie behaupten, daſs man die „Fremden“ bei der Verfrachtung zu sehr begünstige. Andererseits beschwert sich beispielsweise am 22. August 1804 das kurfürstlich badische Oberamt zu Bischofsheim am hohen Steeg[4], weil man zwei seiner Leute von der Ladung ausgeschlossen habe, und droht, falls man nicht nachgebe, mit Repressalien. Noch 1806, als die Octroikonvention bereits in Kraft war, wollen diese Zwistigkeiten nicht enden. Die Schiffergemeinde ist besonders darüber ungehalten, daſs sie bei Ladungen für die Thalreise nach Köln benachteiligt werde, während sie doch „schon wegen der Dienste, die sie im Kriege geleistet habe“, den Vorzug vor anderen verdiene. Die Verladekommission, deren Fortwirken bis zur Neuregelung der Gilden ausdrücklich durch die Generaldirektion des Octroi verordnet war[5], antwortet, Ungerechtigkeit habe ihr beim Feststellen der angefochtenen Rangreihe vollkommen ferngelegen. Die ganze Unzufriedenheit der Mainzer rühre daher, daſs sie stets nur zu bequemer Thalreise eingestellt sein wollten, dagegen auf Bergfahrten, etwa nach Schröck, gern verzichteten. Eine Routenverteilung, wie sie wohl gewünscht werde, sei ihr als Ladekommission aber nicht erlaubt; dagegen würde die Octroidirektion im Verein mit den Handelskammern von Köln und Mainz Einsprache erheben.

Während die alten Zünftler so mit den „Fremden“ sich

[1] Vgl. Akten über Handels- und Verkehrswesen M.St.A. 127. Besonders zahlreiche Listen sind aus den Jahren VII, XI, XII, XIII der Republik erhalten.

[2] Vgl. M.St.A. Abteilung 127.

[3] Vgl. besonders die Petition vom 29. Ventôse XII am selben Orte.

[4] Original im M.St.A.

[5] Vgl. Verordnung des Ministers des Innern d. d. 13. Fructidor XIII, den Vollzug der Artikel 7 und 118 der Konvention vom 15. August 1804 betreffend (abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 77—81) und Supplementär- und Detailinstruktionen der Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi für die Stationskontrolleure zu Köln und Mainz (ebenda S. 82—88).

zankten, hatten sie eins verabsäumt oder vielleicht auch nicht hindern können: Die Niederlassung von Konkurrenten am eignen Orte. In der Übergangszeit, da alle Korporationen nach öffentlichem Dekret wenigstens formell aufgehoben waren, liefsen sich neue Schiffer, die wohl auf eine derartige Gelegenheit gewartet hatten, in Mainz nieder und fuhren, ohne irgendwie belästigt zu werden. Erst als nach Veröffentlichung der Octroikonvention, welche die Neugründung von Schiffervereinen vorsah, der alte Corpsgeist sich wieder mehr nach aufsen zu bethätigen wagte, machte man diesen „Eindringlingen“ Schwierigkeiten. So fing man, um ein charakteristisches Beispiel zu nennen, seit 1806 an, dem Jakob Reichert, der sich 1802 in Mainz niedergelassen und seither unbehelligt dem Warentransport gewidmet hatte, in Köln die Rückladungen zu verweigern, mit der Begründung, er solle erst den Nachweis seiner Zugehörigkeit zur Zunft erbringen. Da dieser hierzu ohne weiteres nicht im stande war, das Aufkommen der rheinischen Gilde auch immer noch auf sich warten liefs, meldete er sich nach einigen Bedenken bei der „alten“ Mainzer Schiffergesellschaft mit der Bitte um Aufnahme, indem er sich zugleich bereit erklärte, einen Eintrittspreis zu zahlen, seinen Lehrbrief aus Kaub vorlegte und nachwies, dafs er selbst eines Schiffers Sohn war. Allein die Zünftler verweigern trotzdem „für itzt“ seine Annahme, da für sie nicht genügend aufgeklärt sei, ob er zünftig gelernt und als Knecht gedient habe, weil sie zudem schon 52 Mann wären, sich schon zwanzig andere gemeldet hätten und für sie alle Nahrung nicht zu finden sei. Auf diese Weise werden die Verhandlungen in die Länge gezogen, bis es dem Reichert auf Verwendung der Handelskammer gelingt, durch Entscheid der Generaldirektion seinen Eintritt in die rheinische Gilde, die inzwischen ins Leben getreten war, zu erzwingen [1].

Die Präfekten des Ruhr- und Donnersberger Departements hatten verordnet, dafs am 10. März 1808 die Register eröffnet würden, worin sich alle auf beiden Rheinseiten gegenwärtig die Schiffahrt treibenden Meister, welche nach Erfüllung gewisser materieller Vorbedingungen die Aufnahme in die Gilde begehrten, einschreiben lassen sollten [2]. Es war zugleich bestimmt,

---

[1] Näheres über diese ganzen Verhandlungen findet sich in den erhaltenen Schriftstücken der Schifferzunftakten des M.St.A.

[2] Die Ankündigung wurde in Form eines Plakats in beiden Sprachen gedruckt und in allen Gemeinden der beiden Rheinufer veröffentlicht. Sie ist unterschrieben vom Generaldirektor Eichhoff und datiert: Mainz, 1. März 1808. Einzeldruck (Mayence, De l'imprimerie de la mairie, par S. Wirth) in Schifferzunftakten d. M.St.A. Hervorzuheben ist die Bestimmung, dafs die Zeugnisse über Erfüllung der Bedingungen von art. 3—5 des Gildereglements, sowie über den Besitz von Fahrzeugen und technische Vorbildung der Gildekandidaten von den Hafenkommissaren und den „Vorständen der alten Zünfte“ aus-

daſs nach Verlauf zweier Monate, also am 10. Mai, die Listen geschlossen werden sollten. Da jedoch in Mainz die Meldungen sich zum Teil wegen Abwesenheit einzelner Berechtigten verzögerten, erlieſs der Präfekt am 5. Mai ein Arrêt, durch das er die gesetzte Frist bis zum 10. Juni verlängerte[1].

Das Register wurde dann am bestimmten Termine dem Generaldirektor Eichhoff in Köln zugesandt, der es mit der dortigen Aufstellung nachprüfte und durch den Druck veröffentlichen lieſs. Dabei wurde von der Octroiverwaltung eine Teilung der Gildeschiffer in zwei Klassen vorgenommen, wovon die eine die direkte Fahrt zwischen den beiden Stationshäfen und den Endpunkten am Oberrhein und in Holland besorgte, ohne unterwegs ein- und ausladen zu dürfen, während die andere sich mit den Fahrten von den genannten Plätzen nach den Zwischenhäfen beschäftigte. Diese an sich praktische Einteilung gab später zu allerlei Zänkereien Anlaſs[2], da man an einzelnen Orten die Intermediär- oder Zwischenschiffer zu Kleinschiffern herabsetzen und auf das Verladen von Landesprodukten beschränken wollte. Als die ersten Streitigkeiten anhuben, erlieſs der Maire von Köln, S. Wittgenstein, am 20. Oktober 1809 nochmals eine Aufforderung, daſs alle zur Stationsstadt gehörigen Rheinschiffer sich am 20. November des Jahres versammeln sollten, um zu erklären, ob sie in Zukunft „die groſse oder die kleine Schiffahrt" auszuüben gedächten. Eine ähnliche Versammlung trat auf Anordnung Eichhoffs für die Gildeschiffer zu Mainz am 5. Dezember 1809 an jenem Orte zusammen[3]. Allein auch durch diese Maſsnahmen wurde den kommenden Zwistigkeiten nicht wirksam vorgebeugt.

Nachdem Eichhoff als „directeur général de l'octroi de navigation du Rhin" sich sodann mit den Maires der beiden Stationsstädte verständigt hatte, wurden die Listen allgemein bekannt gegeben und die Schiffer zur Generalversammlung eingeladen[4]. Diese fand in Mainz am 24. Oktober 1808, in

---

gefertigt sein sollten. Die noch erhaltenen Korporationsverbände erfreuten sich also nach wie vor des gröſsten Ansehens. Der Vorstand der alten Schifferzunft in Mainz wurde bis zur Verwirklichung der Neuorganisation der Gilden vielfach um Führungszeugnisse und Nachweise über Befähigung einzelner Schiffer gebeten. (Solche finden sich in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[1] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen (französische Periode) M.St.A. Arrêt vom 5. Mai 1808, „Le délai pour l'inscription des bateliers est prorogé au 10. Juin prochain".

[2] Ockhart (Gesetzgebung S. 290, 291) schiebt die Schuld dafür dem französischen Gouvernement zu.

[3] Vgl. Einblattdruck gleichen Datums in Schifferzunftakten des M.St.A.

[4] Die durch die „Druckerey der Generaldirection des Rhein-Schifffahrts-Octroi" vervielfältigten Listen sind im gröſsten Format

Köln am 15. November statt[1], wobei nach Vorschrift jedesmal die 20 Kandidaten ausgelost wurden, aus denen Eichhoff dann die Mitglieder der Verwaltungsbureaus und die zugehörigen Suppleanten auswählte[2]. Damit war den Grundbedingungen der Octroikonvention in jeder Weise Genüge gethan.

Es erübrigt noch, einen Blick auf die damals abgeschlossenen Gildelisten zu werfen, um eine Vorstellung von der Zahl und Herkunft derjenigen Schiffer zu bekommen, denen der Rheinverkehr in jenen Tagen hauptsächlich zufiel[3].

Bei der Mainzer Schiffergesellschaft waren insgesamt 200 Personen eingetreten. Davon meldeten sich 104 Mann für die direkte Fahrt. Von diesen hatten 42 in Mainz, 25 in Strafsburg, 2 in Speier, 25 in Bingen, 8 in Kaub und je 1 in Koblenz und Bonn ihren Wohnsitz.

Als Intermediärschiffer waren insgesamt 70 Leute eingetragen. Diese schieden sich wieder in die Zwischenschiffer für den Oberrhein auf der Strecke Strafsburg-Mainz und in die Zwischenschiffer für den Mittelrhein auf der Linie Mainz-Köln. Zur ersteren waren insgesamt 44, zur letzteren 26 Mann gemeldet.

Nach dem Domicil teilten sich die Intermediärschiffer folgendermafsen:

Von den 44 Schiffern für den Oberrhein wohnten 7 zu Freistett, 1 zu Schröck, 3 zu Germersheim, 12 zu Heidelberg, 1 zu Hasmersheim, 10 zu Mannheim, 6 zu Worms, 3 zu Gernsheim und 1 zu Oppenheim.

Von den 26 Schiffern für den Mittelrhein wohnten 2 zu Mainz, 3 zu Bingen, 6 zu Kaub, 2 zu Boppard, 4 zu Koblenz, 2 zu Bonn und je einer zu Rüdesheim, Geisenheim, Lorch, St. Goar, Oberspay, Nieder-Lahnstein und Vallendar.

---

hergestellt. Die Mainzer Liste ist datiert vom 5., die Kölner vom 15. Oktober 1808.

[1] In Mainz führte der Maire der Stadt den Vorsitz, in Köln bei der Sektion des Oberrheins ebenfalls der Maire, bei der Sektion des Unterrheins der Octroi-Inspektor Fassbender.

[2] Für Mainz durch Schreiben vom 15. November 1808. Die Mitglieder des ersten Verwaltungsbureaus waren: Pour la rive gauche J. B. Haenlein de Mayence, Jean Saarbourg de Strassbourg, Antoine Harling de Bingen. Pour la rive droite: François Rummel de Heidelberg, Guilleaume Kimpel de Caub, Martin Schnellbach de Mannheim. Zu Suppleanten waren ernannt: P. l. r. gauche Henry Dunck et Joseph Rau de Mayence. P. l. r. droite: David Rohr de Freystett et Pierre Breunig de Mannheim. Erster Gildesekretär war J. G. Trumpf de Mayence.

[3] Die folgenden Zahlen sind den obengenannten Listen vom 5. und 15. Oktober 1808 entnommen und verglichen mit den Aufstellungen, die Ockhart (Der Rhein S. 185—189) giebt. Über die Mitgliederzahl der alten Mainzer Schiffergenossenschaften vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 50—54, 87, 88.

Aufserdem sind noch auf der Mainzer Liste 26 Jachtschiffer verzeichnet, die sich hauptsächlich dem Personentransport widmeten. Sie entstammten sämtlich dem Rheingau. Für 14 war Rüdesheim, für 4 Eltville, 5 Geisenheim, je 1 Winkel und Erbach als Heimatsort genannt. Diesen müssen notwendig für die damalige Zeit noch 8 Mainzer Jachtschiffer zugerechnet werden, die beim Abschlufs der Liste ihre Beweisstücke noch nicht eingereicht hatten, weshalb sie nicht verzeichnet sind, die aber wenige Wochen später Aufnahme in die Gilde fanden[1].

Insgesamt hatte also der Schifferverein zu Mainz bei seiner Gründung 200, bezw. 208 Mitglieder aufzuweisen. Nicht so stark war die Kölner Gilde, deren beide Sektionen zusammen nur 155 Mann zählten.

Bei der Sektion des Oberrheins waren für die direkte Fahrt 44 Schiffer gemeldet, wovon 29 auf Köln, 7 auf Koblenz, je 3 auf St. Goar und Bacharach, je 1 auf Andernach und Vallendar entfielen.

Für die Intermediärfahrt waren 33 genannt, wovon 17 in Koblenz, 5 in Neuwied, 3 in Bingen, je 2 in Bacharach und Vallendar und je 1 in Eltlingen, Lorch, Kaub und Oberspay[2] wohnten.

Bei der Sektion des Niederrheins waren für die direkte Fahrt 70 Mann eingetragen, von denen 18 in Köln, 5 in Ruhrort, 4 in Mühlheim, je 2 in Hitdorf und Xanten, je 1 in Deutz, Vallendar, Düsseldorf, Orsoy, Büderich, Emmerich, Zütphen, 3 in Arnheim, 1 in Utrecht, 10 in Dordrecht, 10 in Amsterdam und 8 in Rotterdam ihre Heimat hatten. Es waren demnach auch die Holländer, für deren Staatsgebiet die Octroikonvention zunächst noch keine Geltung hatte, zur Gilde und ihren Fahrten zugelassen worden[3].

---

[1] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[2] Jacob Bach aus Oberspay findet sich für die Intermediärfahrt auf der Kölner und Mainzer Liste eingetragen. Diesen Irrtum hat schon Ockhart (Rhein S. 187) bemerkt. Aufserdem finden sich aber in den Listen trotz ihres offiziellen Charakters noch andere Ungenauigkeiten; beispielsweise ist auf der Mainzer Liste unter Nr. 104 der Schiffer Jacob Reichert notiert, während der Betreffende in den gleichzeitigen Aktenstücken und in Hermans Adrefsbuch für das Jahr 1825 S. 45 den Vornamen Friedrich führt, ein Jacob Reichert aber erst 1810 in die Gilde aufgenommen wurde.

[3] Es war bestritten, ob dies Verfahren dem Sinn der Octroikonvention entsprach. Später wurde die Frage entschieden verneint und beispielsweise auf Beschwerde der Kölner Gilde gegen die Einführung der Dampfschiffahrt in der preufsischen Kabinettsordre vom 8. April 1826 ausdrücklich betont, dafs die gröfste Zahl der Mitglieder der niederrheinischen Gilde von der Rangfahrt auf dem konventionellen Rhein eigentlich auszuschliefsen seien, weil nur drei von ihnen preufsische Unterthanen wären, die Konvention von 1804 aber ausdrücklich festsetze, dafs die konventionellen Rangschiffer „Unterthanen der kon-

Für die Intermediärfahrt waren bei der Sektion vom Niederrhein hingegen nur 7 Leute eingetragen, die sich auf Köln (4), Andernach, Hitdorf und Wesel (je 1) verteilten. Unter diesen letzteren waren jedoch offenbar diejenigen nicht inbegriffen, die aus niederrheinischen Häfen wie Düsseldorf, Neufs, Ruhrort, Duisburg, Emmerich etc. Zwischenfahrten nach Holland und Köln mehr gelegentlich unternahmen und deren Zahl von Ockhart auf etwa 30 veranschlagt wird.

Aus dem Angeführten erhellt, dafs von den 328 Mitgliedern der Schiffervereine[1] von Mainz und Köln sich 218 Mann den direkten Fahrten widmeten, während 110 nur Zwischenfahrten unternahmen, und dafs Bewohner so ziemlich aller Ortschaften, in denen Schiffer ansässig waren, bei den neuen Korporationen Aufnahme gefunden hatten.

In diesen Zahlen der Gildelisten ist nur der kleinere Teil der Rheinschiffer jener Tage enthalten. Ockhart, dem als Inspektor des Octroi das gesamte einschlagende Material vorgelegen hatte, bemühte sich, sie zu ergänzen und die Gesamtsumme aller in Betracht kommenden Personen zu ermitteln. Aus seinen Feststellungen[2] sei das wichtigste wiedergegeben.

Nach einer allgemeinen Aufnahme der rheinischen Schiffer, die gegen 1813 gemacht wurde, fuhren:

1.	auf der Strecke Basel-Mainz	166 Personen
2.	auf dem Mittelrhein bis Köln abwärts . .	298 -
3.	nach den Häfen des Niederrheins, einschliefslich der nach Köln kommenden holländischen Schiffer	225 -
	In allem	689 Schiffer.

Wenn man von dieser Zahl 328 Gildeschiffer, die sich mit dem Transport von Handelsgütern befafsten, sowie 51 Jachtenbesitzer, die sich hauptsächlich mit der Beförderung von Reisenden beschäftigten, abzieht, so bleiben noch 310 Mann, also fast die Hälfte für die sogenannte Kleinschiffahrt übrig. Dabei ist allerdings zu bedenken, dafs die Kleinschiffer nur Fahrzeuge von geringerer Gröfse führten und daher auch jedesmal nur weit weniger Güter als die Handelsschiffer laden konnten. An der Kleinschiffahrt, durch welche die Bewohner der beiden Ufer zwischen den Stationsstädten mit den Produkten des heimischen Ackerbaus und der Industrie, sowie mit Gütern zur Konsumtion versorgt wurden, nahmen auch die meisten Schiffer der Nebenströme teil. Auf diesen fanden sich während der Jahre 1810—1813 zusammen 629 Schiffer, die

ventionellen Ufer sein müssen". (Abschrift der Kabinettsordre im A. d. M.H.K. § 5836.)

[1] In den beiden Listen sind 329 aufgeführt, von denen jedoch einer als doppelt gezählt zu streichen ist. Vgl. oben S. 44 Anm. 3.

[2] Ockhart, Der Rhein S. 189—193.

grötstenteils auch die rheinischen Häfen besuchten. Nach den einzelnen Flüssen verteilt, ergiebt sich, dafs auf den Neckar 57, auf den Main 330, Lahn 34, Saar und Mosel 83, Ruhr 116 und Lippe 9 Schiffer zu rechnen waren.

Merkwürdig ist dabei, dafs auf dem Main mehr Personen fuhren als auf den übrigen Nebenflüssen zusammen und dafs die Zahl der Rheinschiffer die ihrer Genossen auf allen Nebenflüssen vereint noch insgesamt um über ein halb Hundert übersteigt.

Die Summe aller der Personen, die nach diesen Aufstellungen zu Anfang des Jahrhunderts auf dem rheinischen Stromgebiet im selbständigen Schiffergewerbe ihre Nahrung fanden, betrug also 1318 Leute.

Drittes Kapitel.

Der Rheinverkehr in der Zeit von 1800 bis 1814.

§ 5.

a. Güterbeförderung.

Das rheinische Verkehrswesen war unter wenig günstigen Anzeichen in das neunzehnte Jahrhundert eingetreten. Neben den natürlichen Hemmnissen, wie sie sich aus der ungleichmäfsigen Gestaltung des Strombettes und der mangelhaften Pflege der Leinpfade[1] ergaben, standen die künstlichen Schranken einer übertriebenen Zollausbeutung und engherzigen Lokalwirtschaft der Uferbewohner jeglichem Aufschwung hindernd entgegen. Nachdem dann die Franzosen, die von der linken Rheinseite Besitz genommen hatten, den Flufs noch zur Grenzsperre mifsbrauchten, schien alles Leben und Treiben von ihm verschwinden zu wollen. Nur ganz allmählich kam es zu einer Besserung dieser Verhältnisse.

Die französische Regierung nahm sich der Erhaltung der Leinpfade in den ihr zugefallenen Ländern nach Kräften an[2]. Sie sorgte auch dafür, dafs die reichen Erträgnisse der Schifffahrt in erster Linie wieder zu ihrer Hebung und Erleichterung, nicht zu anderen Zwecken bestimmt würden. Immerhin blieb in dieser Periode namentlich die Befahrung des oberen Stromlaufes mit mancherlei Gefahren verknüpft[3]. Steuerleute von Strafsburg und Neuburg mufsten vor jeder einzelnen

---

[1] Über die Beschaffenheit der Leinpfade in jener Zeit vgl. Ockhart, Der Rhein ff., insbesondere für den Oberrhein S. 49, 115, 131—135; für den Mittelrhein S. 165, 167, 173—178; für den Unterrhein S. 219 bis 225; für Holland (Waal) S. 247—250; (Lek) S. 253—254; (Yssel) S. 255 bis 256.

[2] Über die verschiedenen diesbezüglichen Erlasse und Bestimmungen vgl. Bodman, Code de police administrative II S. 83 ff.; Code civil art. 650.

[3] Vgl. dazu Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 20, 21.

Fahrt das Wasser untersuchen, um sich seiner Tiefe zu versichern und festzustellen, ob sich der Thalweg nicht durch Neubildung von Stöcken und Bänken geändert hatte. Während auf den anderen Strecken des Flusses für die Lastschiffe ein Personal von 6 Leuten einschliefslich des Steuermanns, für die Jachten gar nur 3—4 Mann genügten[1], waren die mittleren Fahrzeuge auf dem Oberrhein mindestens mit 6 Knechten und 2 Steuerleuten, solche von über 1200 Centnern Ladefähigkeit mit 8 Knechten und 3 Steuerleuten bemannt. In diesem Fall blieb einer der letztgenannten beim Ruder am Ende des Schiffes, die beiden anderen standen bei einem starken Riemen am Vorderteil, während die acht Knechte auf die zwei grofsen Ruder in der Mitte verteilt waren. Trotzdem konnte ein solches Fahrzeug zu Strafsburg nicht seine volle Ladung einnehmen; diese wurde vielmehr auf 5—6 kleinere Boote oder Anhänge verpackt und erst zu Neuburg in das Hauptschiff umgeladen. Umgekehrt mufste eine zu Mainz für Strafsburg angenommene Ladung zu Neuburg oder Schröck, dem heutigen Leopoldshafen, geleichtert und von da in kleineren Schiffsgefäfsen weiter bergwärts gezogen werden.

Weit mehr als die Verbesserung des Fahrwassers und seiner Ufer beschäftigte damals die Schiffahrtsinteressenten die Beseitigung der rechtlichen Hemmungen, wie sie die Octroikonvention angebahnt hatte. Durch sie wurde wenigstens mit den schlimmsten Mifsbräuchen aufgeräumt und an ihre Stelle zwar kein vollkommenes, aber immerhin ein wesentlich verbessertes Schiffahrtssystem gesetzt. Die allgemeinen Grundzüge der Octroikonvention, ihre Stellungnahme zu den grundlegenden Fragen wie Zölle und Stapelwesen, sowie die sich ihr anschliefsende Umgestaltung der Schifferverbände sind bereits betrachtet. Es erübrigt noch, einen Blick auf einzelne ihrer weiteren Bestimmungen zu werfen, welche die Gestaltung des rheinischen Verkehrswesens in den nächsten Jahren ebenfalls beeinflufsten.

Die meisten Sätze des Octroivertrags wurden von Schiffern wie Kaufleuten als Verbesserungen empfunden. Die Herabminderung der Gebühren für die Fahrten war erheblich genug, um sich auch dem einzelnen fühlbar zu machen. Noch mehr war man mit der verhältnismäfsig schnellen Abfertigung an den Erhebungsstellen zufrieden, bei der die Manifeste, Schiffspapiere[2], die neben dem Namen des Schiffes, seines Eigentümers und Führers, ein getreues Verzeichnis der geladenen Güter, nach Gattung und Gewicht enthielten, wesentliche Dienste leisteten. Desgleichen wufste man sich bald in die Bestimmungen über Ein- und Ausladen der Waren zu schicken.

[1] Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 1[illegible]6. 370.
[2] Vgl. art. 91. 92 der Octroikonvention.

Indem die Stationskontrolleure den Verkehr zwischen den Händlern und Schiffsführern vermittelten, wurden manche Reibereien vermieden. Zugleich war durch Festsetzung einer gewissen Ladefrist und des Ladequantums eine ziemliche Regelmäfsigkeit der Abfahrten gewährleistet[1]. Anfangs begnügte man sich mit einem geringeren Gewicht und forderte die Abreise, wenn beispielsweise in Mainz 1200 Ctr. für die Berg-, 1500 Ctr. für die Thalfahrt, oder zu Köln 1500 Ctr. zu Berg und 1800 Ctr. zu Thal eingenommen waren. Später sah man ein, dafs diese geringen Quantitäten für die grofsen Schiffsgefäfse nicht genügten und nur die Unkosten erhöhten. Man gestattete daher eine höhere Centnerzahl und setzte nur im allgemeinen eine zehntägige Ladefrist fest, nach deren Verlauf der Schiffer abfahren sollte, gleichgültig ob er die erwartete Quantität aufgenommen hatte oder nicht.

Weniger Anklang fanden die Frachtpreise, welche die Octroiverwaltung gemäfs Artikel 13 der Konvention von einer Frankfurter Messe zur anderen nach Einholung von Gutachten der Handelskammern zu Köln, Mainz, Strafsburg und der Magistrate zu Düsseldorf, Frankfurt, Mannheim jeweils für die Stationsstädte festsetzte. Es wurde keine neue Frachtenregelung vorgenommen, die nicht zu lebhaften Klagen Anlafs gegeben hätte, da die Verwaltung meist aus den verschiedenen Vorschlägen einen angemessenen Mittelpreis herauszufinden suchte, der dann keinem der Interessenten genügte, weil er niemandes Wünsche ganz erfüllen konnte[2]. Trotzdem blieb man allgemein von der Notwendigkeit einer behördlichen Regelung der Frachtpreise fest überzeugt; die Handelskammern sprachen sich, als man sie um ihre Meinung befragte, entschieden dafür aus. Sie behaupteten, ohne „Einmischung der öffentlichen Autorität“ werde es bald dahin kommen, „dafs die Gewinnsucht verschiedener Individuen nicht ermangeln würde, diesen Umstand zu benutzen, um die Fracht so tief herunter zu bringen, dafs der Schiffer vom Ertrage seines mühseligen Gewerbes bald nicht mehr würde leben, viel weniger seine Fahrzeuge und die dazu nötigen Gerätschaften in gutem Stande erhalten können, woraus dann die Folge entstehen müfste, dafs die Schiffahrt auf dem Rhein allmählich nur von einem Haufen ausgehungerter Menschen

---

[1] Vgl. Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schiffahrt II S. 81, 82; Herman, Adrefsbuch 1823 S. 10.

[2] Die Schiffer waren über Herabsetzungen der Frachten oft derart ungehalten, dafs sie mit Arbeitseinstellung drohten. Beispielsweise weigerten sich im September 1808 die Mainzer Rangfahrer entschieden, für die verminderten Frachtsätze zu fahren, und liefsen sich erst durch Drohung mit Polizeigewahrsam sowie die vermittelnden Vorschläge der Mainzer Handelskammer zum Verzicht auf den Streik bewegen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

betrieben würde und so die für den Handel nötige Sicherheit verloren ginge; wozu ferner käme, dafs der rechtliche Kaufmann der ihm gestatteten Freiheit bald überdrüssig sein würde, indem er beim Abgang eines allgemeinen Frachtreglements in den Fall geriete, über die Fracht eines jeden Artikels der verschiedenen Waren mit dem Schiffer zu verhandeln, und so seine Zeit zu verderben." [1] . . . Es dürfte wohl nicht allzuviel Schriftstücke geben, in denen der wirtschaftliche Geist jener Tage mit seiner übertriebenen Angst vor der freien Konkurrenz und seiner unerschütterlichen Hoffnung auf die unfehlbare Macht der Polizeigewalt gleich charakteristisch zum Ausdruck kommt.

Die Fracht [2] konnte zu Anfang des Jahrhunderts im allgemeinen einschliefslich aller Kosten und Abgaben für den Centner zu Berg bis Strafsburg auf 10 Francs, zu Thal auf 8 Francs angeschlagen werden, während die Landfracht für das gleiche Gewicht etwa 25 Francs kostete. Dem Schiffer blieb von der Einnahme nicht gar viel als Reingewinn, da er neben den Gebühren auch bedeutende Auslagen zu zahlen hatte. Nach genauen Berechnungen Ockharts [3] betrugen die Spesen einer Bergladung von etwa 2000 Centner auf der Strecke Mainz—Strafsburg, 1312 Gulden, ohne die Ausgaben für Steuerleute und Arbeiter beim Ein- und Auspacken. Dieselben wurden dadurch erhöht, dafs zu Schröck oder Neuburg die Waren auf mindestens zwei Schiffböden gebracht werden mufsten [4] und der Schiffszug von da an aufwärts sich wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Leinpfade nur durch Menschen ausführen liefs, von denen, aufser den 4 Mann Besatzung, 26 für jedes Fahrzeug nötig waren. Billiger war die Strecke Köln—Mainz, bei der die Bergfahrt, wenn Stürme und Nebel die Schnelligkeit nicht verminderten, nur ca. 650 Gulden kostete [5], die sich freilich wie die obengenannten noch durch Ausgaben für den Unterhalt der Steuerleute und Knechte, die Unkosten des Verladens und die Minderung des Schiffswertes durch Abnützung um 300—400 fl. vergröfserten, so dafs die wirklichen Kosten einschliefslich aller Nebenausgaben sich auf etwa 1000—1100 Gulden beliefen [6].

Alle diese Berechnungen beziehen sich auf Fahrten bei

---

[1] Abgedruckt bei Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 134, 135.

[2] Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 162—176, 301—304; Nau a. a. O. II S. 82; Herman, Adrefsbuch 1823 S. 11. Eine Reihe von Notizen enthalten auch die Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.

[3] Ockhart, Der Rhein S. 130, 131.

[4] Vgl. oben S. 48.

[5] Ockhart, Der Rhein S. 170, 171, 168.

[6] Da die Unkosten bei einer Thalladung von 2000 Centnern Mainz-Köln dagegen nur etwa 350 fl. betrugen, stellte sich das Verhältnis beiderlei Ausgaben für die Schiffer fast wie 3 : 1 (Ockhart, Der Rhein S. 172).

verhältnismäfsig gutem Wetter, wie man es in der Zeit der regelmäfsigen Rangladungen vom 15. März bis 15. November jeden Jahres erhoffen durfte. Für diese Periode gestattete man für die Reisen[1]:

Von	Holland	nach	Köln	14	Tage	zurück	10 Tage
-	Köln	-	Mainz	8	-	-	4—5 -
-	Mainz	-	Strafsburg	14—20	-	-	6—8 -

Meist fuhr man jedoch etwas schneller, so dafs beispielsweise mit gutem Wind die Strecke Amsterdam—Köln in 10—12, die Mittelrheintour in 6 Tagen zurückgelegt wurde[2]. Die grofsen Jachten zur Personenbeförderung, die Wasserdiligencen, hatten für die Bergfahrt Köln—Mainz im Sommer sogar nur 3, in späterer Jahreszeit 3½ Tage nötig[3]. Andererseits konnten sich die Reisen im Winter bei ungünstigem Wasserstand, Eisgang und dergleichen weit über die angesetzte Zeit hinaus verzögern. Auf dem Landweg brauchten die Güter von Holland bis Strafsburg wenigstens 26—30 Tage.

Wichtiger wie die allgemeinen Bestimmungen über Neuordnung der Rheinschiffahrt waren neben Beibehaltung des Umschlagszwangs für die Stationsstädte Köln und Mainz die übrigen Sonderrechte, die ihnen die französische Regierung gewährte. Namentlich war für sie die Errichtung von Freihäfen[4], die ihnen 1804 erlaubt wurde, von unübersehbarem Vorteil. Dadurch wurde nunmehr an Stelle der bei Beginn der neuen Feindseligkeiten mit England entzogenen Niederlagen verbotener Waren[5] ein aufserhalb der Zollgrenze stehendes Gebiet am Ufer geschaffen, das als Zollausland galt, so dafs die dort eingeführten Güter der Douane nicht unterworfen waren und dementsprechend auch ohne steuerliche Belästigung wieder ausgeführt werden konnten. Zugleich mit diesem Beschlufs vom 1. Oktober 1804 überliefs Napoleon dem Handelsstande von Mainz das prächtige kurfürstliche Schlofs zur Benutzung, eine Mafsnahme, die von ästhetischem Standpunkte sich nur bedauern läfst, dem Handelsstande aber damals manchen Vorteil brachte. Die erforderlichen Ausführungsbestimmungen über die Handhabung der ebendahin verlegten

---

[1] Die folgenden Zahlen wurden den Frachtberechnungen für die Reisen zu Grunde gelegt. Vgl. Nau a. a. O. S. 82; Herman, Adrefsbuch 1823 S. 11.

[2] Vgl. Ockhart, Rhein S. 217, 166.

[3] Vgl. Verordnung für die Postschiffe von 1804 bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 354.

[4] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1823 S. 5. Für Mainz vgl. noch Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 357 ff.; Handelskammer in Mainz S. 22; für Köln vgl. Kölner Hafenfestschrift S. 31—47; Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 10.

[5] Vgl. oben S. 15.

Douane brachte ein kaiserliches Dekret vom 31. Januar 1805[1], das zugleich die seither verbotene[2] zollfreie Einfuhr der von den Bewohnern des linken Ufers im Rheingau geernteten Trauben gestattete.

Bis zur Fertigstellung des Freihafens kam in Mainz statt seiner ein oberhalb der Schiffbrücke gelegener Raum zur Benutzung. Nach längerer Verzögerung wurde dann am 24. August 1807 mit grofser Feierlichkeit der Grundstein zu den Hafenanlagen gelegt, und für den 11. Februar 1809 die Inbetriebnahme der Quais, Magazine und zugehörigen Räumlichkeiten verfügt[3]. In Köln wurde der jetzige Zollhafen damals als Freihafen benutzt. Sieben Jahre nach seiner Einrichtung begann man dort mit Erbauung des Sicherheitshafens, einer für die damalige Zeit bedeutenden technischen Anlage, die erst 1898 beseitigt wurde[4].

Seitdem die französische Regierung der wirtschaftlichen Bedeutung der neuerworbenen Länder eine lebhaftere Aufmerksamkeit schenkte, hatten Handel und Verkehr am Rheine wieder erheblich zugenommen. Die Hoffnung des Kaisers, durch seine Mafsnahmen das Einschmuggeln verbotener Waren zu beseitigen und den Güteraustausch auf das linke Ufer des Stromes wieder zurückzurufen, war wenigstens teilweise in Erfüllung gegangen. Die Schiffahrt erholte sich langsam von dem Tiefstand, auf dem wir sie vor 1802 gefunden hatten. Einen Beweis dafür liefert das allmähliche Ansteigen der Krahnengebühren im Hafen von Mainz.

Dieselben betrugen[5]:

Im Jahre	1802	39,747	fr.	24	cs.
-	-	1803	66,850	-	93	-
-	-	1804	66,531	-	63	-
-	-	1805	77,912	-	15	-
-	-	1806	114,853	-	59	-
-	-	1807	186,289	-	53	-
-	-	1808	170,245	-	67	-

[1] Die wichtigsten Bestimmungen dieses Dekretes vom 11. Pluviose XIII finden sich abgedruckt bei Bockenheimer a. a. O. S. 358—360. Irrtümlich wird daselbst das angegebene Datum des republikanischen Kalenders in den 21. statt 31. Januar 1805 verwandelt.

[2] Vgl. oben S. 15.

[3] Über die Beisteuer des Mainzer Handelsstandes zu dem Unternehmen vgl. Handelskammer in Mainz S. 22, sowie den Vertrag vom 12. November 1808, durch den der Stadt die Summe von 450 000 Franken geliehen wurde; teilweise abgedruckt ebenda S. 127—128. Betr. Einzelheiten vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

[4] Vgl. Kölner Hafenfestschrift S. 37 ff.

[5] Die Zahlen sind entnommen Bodmann, Annuaire statistique 1810 S. 118.

Die Zahl der während jener Zeit zwischen den beiden Stationsstädten im Jahr durchschnittlich verkehrenden Schiffe wurde auf 1200 geschätzt. Auch im Kölner Hafen machte sich damals unverkennbar wieder ein regeres Leben bemerkbar.

Doch die Erwartung einer glücklichen Weiterentwicklung des rheinischen Wirtschaftslebens wurde nur zu bald wieder vernichtet. Die erneuten kriegerischen und politischen Verwicklungen traten immer mehr in den Vordergrund des Interesses. Die Finanzkräfte wurden zum Nachteile aller anderen Zweige der Verwaltung fast ausschliefslich für das Heerwesen angestrengt. Die Aufmerksamkeit der Regierung ward von den inneren Angelegenheiten nach den äufseren abgelenkt. Mehr noch als diese Umstände trug aber die verkehrte Zollpolitik Napoleons die Schuld an dem raschen Rückgang von Handel und Verkehr.

Die Steigerung der bereits bestehenden übertriebenen Sperrmafsregeln, nach dem zu Berlin ausgegebenen Dekret vom 21. November 1806, welches die Blockade über die britischen Inseln verhängte, hatte einen mächtigen Rückschlag zur Folge. Vergebens bestürmten die Handelskammern der beiden Stationsstädte die leitenden Behörden mit Vorstellungen über die traurige Lage der Schiffahrt[1], vergebens reisten der Maire von Mainz, Macké, und der Vizepräsident der Handelskammer, Mappes, nach Paris, um beim Kaiser selbst wegen der durch die Kontinentalsperre herbeigeführten Schädigung vorstellig zu werden. Es ward nichts erreicht, vielmehr den Bittstellern Schweigen geboten, da es sich nicht mit dem System der straffen Centralisation vertrug, den unteren Gliedern der Verwaltung ein eigenes Urteil oder gar einen Einflufs auf die öffentliche Meinung einzuräumen. Wie wenig man die direkten Eingaben an den allgewaltigen Herrscher leiden mochte, zeigt deutlich ein Schreiben[2] des französischen Ministers des Innern, das 1806 an die Handelskammern des linken Rheinufers gerichtet wurde und das in dem Satze gipfelte: „Les traveaux des chambres du commerce appartiennent à l'administration.“

Es ist ein eigentümliches Geschick, dafs der wirtschaftliche Vorteil, wie ihn die der französischen Initiative entstammenden Verkehrsgesetze jener Zeit unfehlbar in sich schlossen, dank den damaligen politischen Verwicklungen gerade während der fränkischen Herrschaft nur wenig fühlbar wurde. Was nützte die Beseitigung alter Mifsbräuche durch die Octroikonvention, wenn wenige Jahre nach ihrem Erlafs

---

[1] Näheres findet sich in Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A. und Akten des A. d. M.H.K.

[2] Abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 71; vgl. noch Handelskammer in Mainz S. 23, 24.

der Rheinverkehr durch die Kontinentalsperre in stärkere Fesseln, als die früheren gewesen, geschlagen wurde!

Noch weniger freilich als die grofsen Verträge konnten die Mafsnahmen einzelner Städte der engherzigen Zollpolitik wirksam entgegenarbeiten. Für Köln wurde durch General Lameth, den Präfekten des Ruhrdepartements, am 6. August 1808 ein sehr mafsvoller Beschlufs[1] über die Güterabfertigung im Hafen erlassen, der die Krahnengebühr auf 10 Centimes, die Werft- und Wäggebühr auf je 5 Centimes für jede 5 Myriagramm (1 Centner) gewöhnlichen Handelsgutes ermäfsigte. Weiter durften daselbst infolge eines Beschlusses des Generaldirektors des Strafsen- und Brückenbaues vom 7. November 1809 eine Reihe von Gegenständen[2], z. B. Baumaterialien, Feldprodukte und dergleichen, die Stadt ohne Umschlag passieren. Auch durch die „Grofsherzogl. Badische Schiffahrts-Generalkommission" wurde für die badischen Verladestationen, namentlich Mannheim, am 27. August 1808 eine praktische Verordnung erlassen, die Hafendienst, Güter- und Frachtenbestätterei neu regelte[3].

Zu Mainz machte sich in jenen Tagen ein weniger fortschrittlicher Geist bemerkbar. Seit 1806 war dort der Kampf mit Frankfurt wegen der direkten Fahrten nach den Häfen des Mittelrheins so heftig wie je zuvor entbrannt. Die Kaufleute der Mainstadt hatten den Schiffer Dionys Rupprecht von Mainz eingeladen, regelmäfsige Fahrten dieser Art für sie einzurichten[4]. Es waren zunächst fünf Schiffe dafür vorgesehen, die unter sich die Rangordnung halten sollten. Die Mainzer Händler und Schiffer erheben dagegen entschiedenen Einspruch, erklären, dafs dieser Plan den Bestimmungen der Octroikonvention zuwiderlaufe und dergleichen mehr. Der peinvolle Streit setzte sich bis Ende 1807 fast ununterbrochen fort, wobei die Handelskammer zu Mainz durchaus den kleinlichen lokalwirtschaftlichen Standpunkt vertrat[5]. Mit Recht durfte ihr der Fankfurter Handelsstand vorwerfen: „Ihr und wir würden mehr gewinnen, wenn wir dem Handel einen flotten Gang und mehr Leben verschaffen würden, als ihn durch Streitigkeiten paralysieren."

Dafs unter derlei Umständen in Verbindung mit den Douanebestimmungen der Rheinverkehr nicht aufblühen konnte, ist

---

[1] Der Beschlufs ist abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 276—283; weiter findet er sich als Einzeldruck (4 Bl. Folio) in den Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.

[2] Genaues Verzeichnis bei Herman a. a. O. S. 6 Anm.

[3] Abgedruckt bei Herman S. 289—298.

[4] Ausführlich in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.; besonders wichtig die Schreiben vom April und Mai 1806.

[5] Vgl. Handelskammer in Mainz S. 21.

fast selbstverständlich. Die nachteiligen Folgen der Sperrung der See und des Abgangs der Kolonialwaren lassen sich auch zahlenmäfsig nachweisen. Namentlich die Güterbeförderung rheinaufwärts ging bedenklich zurück[1]. Strafsburg erhielt durch Schiffahrt von Mainz:

1807 . . .	86111	Ctr. Waren
1808 . . .	42053	- -
1809 nur noch	17527	- -

Im einzelnen verteilt sich dieser Rückgang der Versendungen auf derselben Strecke wie folgt. Von Mainz gingen nach Strafsburg:

1807	Kaffee	10805 Ctr.	Baumwolle	1784 Ctr.
1808	-	563 -	-	— -
1809	-	— -	-	— -

1807	Tabak (roh u. verarbeitet)	12783 Ctr.	Thran	2430 Ctr.
1808	- - - -	5018 -	-	— -
1809	- - - -	660 -	-	— -

1807	Rohzucker	15330 Ctr.	Raffinierter Zucker	19831 Ctr.
1808	-	5632 -	- -	4950 -
1809	-	— -	- -	362 -

Diese Zahlen reden eindringlicher als lange Ausführungen von den Schwierigkeiten, denen die über See kommenden Artikel, namentlich die Kolonialwaren, bei ihrer Weiterbeförderung zu begegnen hatten. Mainz erhielt vom Nieder- und Mittelrhein[2] in denselben Jahren:

1807	743042 Ctr.
1808	453572 -
1809	289904 -

Für Köln betrug die Zufuhr von Holland und dem Niederrhein:

1807	992635 Ctr.
1808 . . . ,	830409 -
1809	581467 -

Auch an dem Gesamtverkehr der Stationshäfen läfst sich der Rückgang deutlich erweisen. Die Summe der im Hafen von Mainz vermittelst der Schiffahrt aus allen Richtungen ankommenden Waren belief sich 1807 auf 1231200 Ctr., 1808 auf 1039477 Ctr., 1809 auf 711178 Ctr. Die von da ab-

[1] Die folgenden Zahlen sind entnommen Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 16, 17. Bei Schirges, Rhein S. 61, sind die Zahlen ebenfalls wiedergegeben, wobei sich freilich für 1808 ein Druckfehler eingeschlichen hat.

[2] Die Zahlen finden sich bei Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 29, 60; Schirges, Der Rhein S. 70.

gehenden Güter betrugen insgesamt 1807 1 490 154 Ctr., 1808 1 024 114 Ctr., 1809 833 462 Ctr.

Zu Köln kamen an insgesamt: 1807 2 798 450 Ctr., 1808 2 190 109 Ctr., 1809 1 737 609 Ctr., gingen ab: 1807 2 421 522 Ctr., 1808 1 202 062 Ctr., 1809 891 639 Ctr.[1].

Die erhobenen Rheinschiffahrtsgebühren gingen natürlich ebenfalls infolge der allgemeinen Lage zurück. Sie betrugen bei den 12 Erhebungsämtern:

1807 zusammen 2 563 298 fr.
1808 - 2 009 822 -
1809 - 1 820 833 -

Den gröſsten Ausfall erlitten dabei die Einnahmen aus der Bergfahrt, die ständig sanken:

Von 1 386 591 fr. im Jahre 1807 auf
715 504 - - - 1808 -
380 870 - - - 1809

bis sie schlieſslich im Jahre 1813 nur noch 294 833 fr. betrugen[2].

Die Minderung der Einnahmen aus der durch die Kontinentalsperre darniederliegenden Rheinschiffahrt war wohl einer der Gründe, aus denen sich der Kurerzkanzler, jetzt Fürst Primas und Groſsherzog von Frankfurt, dazu hergab, seine Rechte an dem Octroi durch Vertrag vom 10. Februar 1810 an Napoleon abzutreten[3]. Wenn auch damit der Rhein seiner Eigenschaft als gemeinschaftlicher Fluſs der benachbarten Reiche nicht entkleidet wurde, so kam doch die oberste Aufsicht und Leitung seiner Schiffahrt vollkommen in französische Hände[4]. Freilich wurde ein Aufschwung des Verkehrs auch hiernach nicht erzielt und selbst die Ausdehnung der Konvention[5] auf Holland nach dessen Einverleibung vom

[1] Weitere statistische Notizen über den Rheinverkehr in jener Zeit bei Eichhoff, Darstellung des Rheins: für den Hafen von Straſsburg S. 16, 17; von Freistett S. 18, Schröck S. 19, 20; Speier S. 22, 23; Mannheim S. 26; Mainz S. 29; Frankfurt S. 30, 31; den Rheingau S. 32—33; Bingen S. 35; Andernach S. 47; Bonn S. 57; Zündorf S. 59; Köln S. 60; Mühlheim S. 62; Neuſs S. 65; Düsseldorf S. 67; Wesel S. 78, 79. Über die Schiffahrt auf den Nebenflüssen Mosel und Ruhr vgl. ebenda S. 43, 73. Über den Floſsverkehr S. 54.

[2] Vgl. Schirges, Der Rheinstrom S. 70.

[3] Er erhielt dafür Fulda und Hanau, muſste aber die auf die deutsche Hälfte des reinen Octroiertrags gelegten Jahrrenten auf seine Kassen übernehmen. Vgl. Klüber, Recht des Deutschen Bundes § 570 S. 781 und § 578 S. 796. Unrichtig ist die Angabe bei Schirges (Der Rheinstrom S. 69), der Kurerzkanzler habe nur „die Hälfte seines Anteils" am Rheinoctroi an Frankreich abgetreten.

[4] Napoleon konnte seitdem die fiskalische Ausnützung des Octroi besser ins Werk setzen. Vgl. Eichhoff, Betrachtungen über den XIX. Artikel der Bundesakte S. 56.

[5] Sie geschah durch das Dekret vom 21. Oktober 1811. Vgl. Eichhoff, Pragmatische Darstellung der Verhandlungen des Kongreſs-

9. Juli 1810, die an sich aufserordentlich vorteilhaft war, blieb bei den allgemeinen Wirrsalen fast ohne Wirkung. Im Jahre 1813 wurde dann die Konvention für die holländische Strecke schon wieder aufgehoben.

Immerhin kamen auf dem Wege des Schmuggels, der Beamtenbestechung, durch Versteigerung der Prisen und Ausnützung der sog. Licenzen, d. h. der einzelnen Personen erteilten Vergünstigungen, gegen Ausführung einer bestimmten Anzahl französischer Waren eine entsprechende Menge englischer Waren einzuführen, verbotene Güter in Menge auf den Kontinent. Als Napoleon diese Wendung der Dinge merkte, suchte er sie wenigstens für sich auszunutzen und erliefs den Tarif von Trianon (5. Aug. 1810), in welchem er die Einführung einzelner seither verbotener Waren zu aufserordentlich hohen Zöllen zuliefs[1] und, um ihren Eingang zu befördern, die Verbrennung aller britischen Güter verfügte. Der Rheinschiffahrt wurde freilich auch durch diese Mafsregeln nur wenig aufgeholfen. Selbst die Versuche der Schweizer, den Warenzug aus Italien zu vermitteln und Reis wie andere ausländische Artikel von Basel aus thalwärts zu führen, brachten keine merkliche Änderung. Seit 1809 stockte der Verkehr auf dem Rheinstrom immer mehr. Während der kriegerischen Wirren 1812/13 hat wohl die Schiffahrt auf ihm ihren Tiefstand erreicht.

§ 6.

b. Markt- und Personenschiffahrt.

Nach der dem Gütertransport dienenden Schiffahrt, deren Geschicke wir soeben verfolgten, bleibt noch kurz der Personenverkehr zu betrachten, soweit er sich zu Anfang des Jahrhunderts auf dem Rheinstrome abspielte. Neben der Benutzung der Jachten und Nachen, die von einzelnen oder Gesellschaften gemietet wurden, kam für ihn hauptsächlich die Marktschiffahrt in Betracht, durch die eine Reihe von Uferstädten untereinander verbunden waren.

Die Marktschiffahrt hatte sich auf dem Rhein[2] seit dem Mittelalter zu immer gröfserer Bedeutung entwickelt und ständige, für jedermann zugängliche Fahrgelegenheiten zwischen den verschiedenen Plätzen geschaffen. Was sie vor der freien

---

komitees S. 3; die Angabe in Handelskammer zu Mainz S. 21 ist ungenau.

[1] Der Zoll für einzelne Waren ist angegeben bei Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 364, 365.

[2] Auf anderen deutschen Flüssen kam die Marktschiffahrt erst viel später in Aufnahme; vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grofsen XI S. 37.

Schiffahrt auszeichnete, war die Regelmäfsigkeit der Transportakte; es wurde, wie wir es heute von jeder feineren Transportorganisation verlangen, gefahren, weil ein allgemeines Bedürfnis vorhanden war, gleichgültig, ob dasselbe im einzelnen Falle thatsächlich zur Geltung kam. Ursprünglich zur Beförderung der Güter aus den kleineren Ortschaften nach den benachbarten grofsen Städten, den Marktplätzen, bestimmt, bediente man sich ihrer frühe auch zur Mitnahme von Reisenden und deren Gepäck, da sie für diese ein rasches, ungefährdetes und billiges Fortkommen sicherte. Von all den Marktschiffereien, die sich auf dem mittleren und oberen Teil des Flusses fanden [1], waren am bekanntesten die Schiffe, die seit alters täglich zwischen Frankfurt und Mainz verkehrten. Gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts gewann neben ihnen die seit der französischen Herrschaft sehr gepflegte Wasserpost Mainz-Köln stetig an Bedeutung.

Ursprünglich ward das Recht der Vergebung der Marktschiffahrt nach Frankfurt durch die Stadt Mainz geübt, der es König Wenzel 1391 verliehen hatte [2]. Nach Untergang ihrer Freiheit und Selbständigkeit im Jahre 1462 wurde der städtische Einflufs durch die kurfürstliche Verwaltung verdrängt, und der Marktschiffahrt mehr und mehr ein staatlich-territorialer Charakter aufgeprägt. Im 18. Jahrhundert [3] stand die Verleihung der zwei Marktschiffe, die zwischen dem Mainzer und Frankfurter Hafen verkehrten, ausschliefslich der fürstlichen Hofkammer zu, die das Privileg alle 10—12 Jahre nach ordentlicher „Auktion" an den Meistbietenden vergab. Als 1799 die Franzosen das Land dauernd besetzten, hatten die damaligen Marktschiffer Schänzer und Hänlein noch einen mehrjährigen Bestandsgenufs, und zahlten anfänglich die für die Verleihung geschuldete Summe an die französischen Domänen weiter. Nach Erscheinen der neuen Gewerbegesetze, besonders auch der Bestimmungen über das öffentliche Fuhrwesen, wurden die zwei Marktschiffer als „entrepreneurs de voitures publiques" behandelt, mufsten als solche ein Gewerbepatent lösen und aufserdem die auf öffentliche Fuhrwerke gelegten Umlagen zahlen. Somit hörte die Ausnutzung eines Regales, die Verpachtung eines Rechtes, welche das französische Gesetz nicht kannte, auf.

In diesem Zustand blieb die Marktschiffahrt bis zur Verkündung der Octroikonvention. Während diese im allgemeinen

[1] Vgl. über dieselben Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 32—36.
[2] Vgl. Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt S. 40 ff., 62.
[3] Die folgenden Ausführungen stützen sich im wesentlichen auf ungedrucktes Material. Besonders wichtig für die Geschichte der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt ist eine Denkschrift, welche die Mainzer Bürgermeisterei der hessischen Provinzialregierung am 30. Sept. 1819 übersandte. (Rheinschiffahrtsakten 1819 M.St.A.)

die Beförderung von Reisenden mit ihrem Gepäck in Wasserdiligencen und Postschiffen, in Jachten und Nachen freigab, und nicht an Stationen oder Schiffervereine band, sollten für die Verbindung Mainz-Frankfurt Sonderbestimmungen in Wirksamkeit treten[1]. Wie überhaupt für diese Strecke ein gemeinschaftlicher Fahrtenbetrieb der Schiffer von beiden Orten vorgesehen war, wurde für die Zukunft dem einen wie dem anderen Hafen auch an der „Einrichtung der Wasserdiligence, bekannt unter dem Namen Marktschiff“, ein gleiches Anrecht zugesprochen. Die Unternehmung wurde so geteilt, dafs die Mainzer Diligence zur nämlichen Zeit die Reise nach Frankfurt begann, wie das Frankfurter Schiff von dort nach Mainz abfuhr und umgekehrt.

Dieser Verordnung zufolge bestellte die Stadt Frankfurt, die damit einen neuen Sieg über die alte Rivalin an der Mainmündung erfochten hatte, den Schiffer Armbruster als Marktschiffer für ihren Hafen, dessen Betrieb einige Jahre später der Schiffer Dienst übernahm.

In der ersten Zeit nach Veröffentlichung der Octroikonvention wurde dann lebhaft über die Frage gestritten, ob das Marktschiff im Gegensatz zu den anderen Wasserdiligencen eigentliche Handelswaren befördern dürfe[2]. Diese Zwistigkeiten in Verbindung mit dem Streit über die direkten Fahrten von Frankfurt nach den Rheinhäfen verzögerten die vorgesehene Neuregelung der Marktschiffahrt bis nach der vollkommenen Verwirklichung der Octroikonvention. Erst am 5. November 1805 konnte der umgewandelte Betrieb seinen Anfang nehmen[3]. Die beiden Mainzer Marktschiffer hatten sich zunächst in den Ertrag der Unternehmung, soweit sie ihnen verblieb, geteilt. Nach Schänzers Tod zu Anfang 1806 fiel derselbe dem Marktschiffer Hänlein allein zu.

Viele Schwierigkeiten wurden durch die in demselben Jahr (24. Floréal XIV. = 14. Mai 1806) erlassene Verordnung des Präfekten des Departements vom Donnersberg behoben, die von da an mit unwesentlichen Abänderungen für Jahrzehnte mafsgebend blieb[4]. Sie enthielt Normen über die Einrichtung des benutzten Fahrzeugs, das gleich den besseren Diligencen des vorletzten Säkulums[5] aus mehreren gesonderten

---

[1] Octroikonvention art. 22—24. (Herman, Sammlung der Gesetze S. 10.)

[2] Akten über Handel und Verkehrswesen 127 (M.St.A).

[3] Vgl. Schreiben der Bürgermeisterei Frankfurt an die Bürgermeisterei Mainz vom 2. November 1805 (M.St.A).

[4] Abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 383—389. Französische Ausfertigung mit etwas veränderter Paragrapheneinteilung findet sich in Akten über Handel und Verkehrswesen des Mainzer Archivs. Ebendaselbst sind auch verschiedene Vorarbeiten zu der Verordnung aus weiter zurückliegenden Jahren erhalten.

[5] Über deren Einrichtung vgl. Klebe, Reise auf dem Rhein II S. 6 ff.; Eckert a. a. O. S. 27.

Zimmern bestehen und ausschliefslich für die Reisenden und ihre Effekten verwendet werden sollte, während die Kaufmannsgüter in einem oder mehreren angehängten Kähnen unterzubringen waren [1]. Jeden Vormittag pünktlich um 7 Uhr mufste das nach Frankfurt bestimmte Marktschiff die Fahrt in Mainz beginnen und durfte unterwegs nur in Höchst zur Entrichtung der Zollgebühren anhalten. Es wurde streng darauf gehalten, dafs es in einem Tage seinen Bestimmungsort erreichte, um den anderen Morgen um 10 Uhr den Rückweg antreten zu können [2]. Während der beiden Frankfurter Messen durften die Unternehmer je ein zweites Fahrzeug einstellen, um den Andrang der Reisenden bewältigen zu können [3], deren Beförderung ihnen ausschliefslich vorbehalten blieb, da die gewöhnlichen Handelsschiffe mit ihren Anhängen nur Kaufmannsgüter laden durften [4].

Als Preis [5] für die Strecke Mainz-Frankfurt, in dem Freigepäck bis zu 12½ Kilo eingeschlossen war, hatte jede Person „im gemeinen Zimmer" 86 Centimes (24 Kreuzer) und für einen Platz im „besonderen Zimmer" 1 Franc 14 Centimes (32 Kreuzer) zu entrichten. Die Fracht der Waren für das Hinauf- oder Herunterfahren war auf 20 Centimes (7 Kreuzer) für 5 Myriagramm (1 Centner) festgesetzt, ausgenommen die Modewaren, welche 37 Centimes (10½ Kreuzer) zu zahlen hatten. In den Personenfahrpreisen waren die Rheinschiffahrts-Octroigebühren zu Mainz und der Zoll zu Höchst enthalten. Dagegen konnten sich die Marktschiffer für die in Anhängen beförderten Güter die 13½ Centimes Octroi pro Centner von den Empfängern der Waren ersetzen lassen [6]. Betreffs der Abgaben in den zwei Endstationen sollten die beiderseitigen Unternehmer ganz gleichmäfsig behandelt werden [7]. Sie blieben den Douanegesetzen unterworfen, und wurde ihnen namentlich zur Pflicht gemacht, in keiner Weise das Mainzer Umschlagsrecht, etwa durch Ausladen von Gütern bei Kostheim an der Mainmündung, zu verletzen [8]. Um allen Zwistigkeiten mit Verfrachtern und Empfängern vorzubeugen, waren die Marktschiffer wie die Gildegenossen gehalten, genaue Re-

---

[1] Präfekturbeschlufs von 1806 art. 1—11. Art. 8 verlangt für die Einrichtung insbesondere, dafs das „gemeine" Zimmer mit Bänken, Stühlen, Tischen versehen sein solle, dafs es im Sommer gelüftet, im Winter geheizt werden könne.

[2] Art. 5.

[3] Art. 3.

[4] Die Zuwiderhandelnden sollten, abgesehen von sonstigen Strafen, drei Franken für jeden Reisenden zum Vorteil des Unternehmers des Marktschiffs zahlen (Art. 32).

[5] Über die Transportpreise vgl. Art. 12—14.

[6] Art. 23, 24.

[7] Art. 27.

[8] Art. 26, 29.

gister über die empfangenen Güter und Effekten zu führen, deren Ausweis für den Umfang ihrer Haftung mafsgebend sein sollte[1]. Um die Auszahlung eines etwaigen Schadensersatzes zu sichern, waren die Unternehmer verpflichtet, unbelastete Liegenschaften im Werte von 6000 Francs als Bürgschaft zu stellen[2]. Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung sollten mit zeitweiser Enthebung vom Dienst, im wiederholten Rückfalle mit dauernder Ausschliefsung bestraft werden[3].

Die wohlmeinenden Bestimmungen dieses Präfekturbeschlusses behielten in der Hauptsache bis zur Rheinschifffahrtsakte von 1831 ihre Geltung. Die Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt erfreute sich in der ganzen Zeit allseitiger Beliebtheit[4], wennschon die kriegerischen und politischen Wirren in den Jahren der französischen Herrschaft ihr manchen Eintrag thaten. Die Abgaben des Unternehmers Hänlein überstiegen die Pachtsumme, die in der früheren Periode gezahlt wurde. Der Steigpreis, den die kurfürstliche Hofkammer erhielt, hatte sich durchschnittlich auf 600—1000 Gulden im Jahr für jedes Marktschiff belaufen. Jetzt zahlte Hänlein für den Betrieb des einen Bootes eine Patentgebühr von 163 fl. 12 Kreuzer und 9 fl. Octroi für jede Reise. Bei 150 Fahrten jährlich hatte er also etwa 1200 fl. zu entrichten[5]. Nichtsdestoweniger fand er dabei für sich und seine Familie auskömmlichen Verdienst.

Wirtschaftlich fast interessanter als die Marktschiffahrt, deren Betriebsweise sich seit Jahrhunderten verhältnismäfsig wenig geändert hatte, erscheinen in dieser Periode die Diligencenfahrten, die auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz eingerichtet wurden. In der kurfürstlichen Zeit war auf dieser wie auf anderen Strecken der Transport von Personen samt ihrem Gepäck, sowie leicht verderblicher und daher Schnelligkeit heischender Waren durch die Schiffer der Uferstaaten besorgt worden, ohne dafs diese zu dem Zwecke irgendwelchen Zusammenschlufs gefunden hätten. Bei Bedarf gingen mehrmals in der Woche kleine, bequem eingerichtete Jachten von den gröfseren Häfen mit Reisenden weg, während Lastkähne von 400—600 Centner Ladefähigkeit eilige Kaufmannsgüter beförderten.

Erst für die Jahre nach der französischen Besetzung des linken Rheinufers läfst sich eine Veränderung dieser Verhältnisse urkundlich nachweisen, finden sich Spuren jener Unternehmungsformen, denen die Zukunft gehören sollte. Ihre Schicksale müssen im folgenden etwas eingehender beachtet

---

[1] Art. 15—20, 22.
[2] Art. 21.
[3] Art. 30, 31.
[4] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1823 S. 37.
[5] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1819 (M.St.A.).

werden, da sie all die widerstreitenden Umstände und Kräfte, die bei Entstehung und Fortentwicklung des Grofsbetriebes in der Rheinschiffahrt eine Rolle spielten, bereits anschaulich wiederspiegeln.

Nach der Besitznahme von Mainz [1] und Köln durch die Franzosen kam ein gewisser St. Jacques aus Metz auf den Gedanken, regelmäfsige Fahrten mit Diligencen oder Jachten zwischen beiden Städten zu begründen. Der neu eingeführte Rechtszustand forderte ja zur Ausführung eines derartigen Planes nur die Lösung eines Patents als entrepreneur oder Unternehmer. Wie so oft bei neuen Betriebsweisen war auch hier das Glück dem Bahnbrecher nicht hold; er mufste wegen geringer Einnahmen sein Geschäft bald wieder eingehen lassen. Auch seinen Nachfolgern ging es nicht viel anders [2]. Erst um des Jahrhunderts Wende besserten sich die Verhältnisse. Zwei Unternehmer, Faust und Färber, erzielten, begünstigt durch den allgemeinen Aufschwung des Verkehrs in jenen Tagen, mit Fahrten zwischen Mainz und Köln, die sie auf ihre Rechnung und Gefahr durch Jachtschiffer der Umgegend regelmäfsig ausführen liefsen, guten Gewinn. Die Lokalbehörden standen ihnen freundlich gegenüber. Ein arrêté [3] des Bürger Maire von Mainz sicherte ihnen schleunige Beförderung beim Landen und Laden im Freihafen [4] unter der Bedingung, dafs sie neben Reisenden und deren Effekten nur diejenigen Güter aufnahmen, die ihnen von den Warenversendern eigens zur „schnellen Expedition“ (pour être expédiées promptement) übergeben wurden.

Die friedliche Weiterentwicklung ward bald gehemmt. Faust und Färber hatten je 12 Jachtenbesitzer in ihren Dienst genommen, die nur zum kleineren Teil in Mainz, zum gröfseren im Rheingau wohnten. Nun gab es aber aufser

---

[1] Die folgenden Ausführungen fufsen fast ausschliefslich auf ungedruckten Akten des Mainzer Stadtarchivs. Die einzige gröfsere gedruckte Denkschrift, die mir vorlag (aus der Bibliothek der Mainzer Handelskammer), steht mit den übrigen Nachrichten stellenweise im Widerspruch und zeigt Abweichungen, die sich nur aus ihrem tendenziösen Charakter erklären lassen.

[2] Nach der Denkschrift der Diligencenschiffer (S. 4, 5) haben Schaffhausen von Köln und Hänlein von Mainz das Geschäft noch eine Zeitlang für gemeinschaftliche Rechnung fortgeführt, jedoch ebenfalls ohne dafs der Erfolg ihren Erwartungen entsprach.

[3] Extrait de l'arrêté du citoyen Maire de la ville de Mayence du 28. Germinal XI (18. April 1803), vû et approuvé le 7. Floréal du dit an par le Préfet du Département du Mont-tonnerre. Mayence (S. Wirth). Einzeldruck; Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

[4] Weiter wurde ihnen für das Jahr XI der Republik gestattet, die Sachen der Passagiere, die ihr Gepäck nicht an der Douane revidiert haben wollten, zollfrei zu deponieren. (Akten über Handel und Verkehrswesen; franz. Periode im M.St.A.)

ihnen noch eine ganze Anzahl weiterer Jachtschiffer an diesen Orten. Solche fühlten sich durch die neue Betriebsweise in ihren Gerechtsamen angegriffen, machten erst einzeln schüchtern, dann aber gemeinsam und energisch gegen dieselbe Front. Sie beschwerten sich wiederholt[1] bei der Mainzer Bürgermeisterei und meinten, die „Entreprisen“ seien sehr überflüssig, da es bei den vielen vorhandenen Jachtschiffern an guten und wohlfeilen Gelegenheiten zu Reisen niemals fehle. Da sie aber selbst einsahen, dafs es an einer gesetzlichen Handhabe zur Aufhebung der Unternehmungen mangele, forderten sie, man solle wenigstens deren Betrieb einschränken, ihnen verbieten, mehr als eine Diligence an einem Tage abzusenden und für die weiteren Fahrten einen Rang unter den übrigen Jachtschiffern einrichten.

Da sie mit ihren Wünschen nicht durchdrangen, beschlossen 12 Schiffer, geführt von Joseph Rau senior und Johann Harig mit einem gewissen L. Obert zusammen eine dritte Entreprise zu gründen[2]. Sie einigten sich dahin, dafs Obert als entrepreneur die Bücher über das Verladen zu führen, die Ordnung unter den Schiffern zu behaupten und alles zu thun habe, was die Gesetze und das Interesse des Handels, der Reisenden und Fährleute erfordere. Seine Einnahme sollte bei jeder Fracht zwischen ihm und den fahrenden Schiffern vereinbart werden, und falls sich eine Zwistigkeit dabei ergebe, durch drei im voraus ernannte, an dem Unternehmen beteiligte Schiffer festgesetzt werden. Die neu vereinten Jachtenbesitzer, die ausnahmslos auf dem linken Rheinufer wohnten, wollten zur Sicherheit von Reisenden und Handelsleuten diesen solidarisch verantwortlich und haftbar bleiben.

Bei Durchführung dieses Planes zeigten sich sofort Schwierigkeiten. Die sog. grofsen Schiffer, die ihre eigens für den Warentransport eingerichteten Lastkähne bereit hielten, waren darüber ungehalten geworden, dafs ihnen durch die Jachten immer mehr Güter entzogen wurden. Sie fanden bei dem Kaufmannstand, der auf sie bei bedeutenderen Sendungen angewiesen blieb, einen Rückhalt. Es kam dahin, dafs auch die Handelskammer gegen das neue Unternehmen Stellung nahm und wegen der Ladungen von Eile heischenden Gütern Schwierigkeiten machte[3]. Aber Obert, der ohne Zweifel ein

---

[1] Vgl. besonders Beschwerden vom 12. Vendémiaire XII (5. Okt. 1803) in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

[2] Vgl. Eingabe an die Handelskammer zu Mainz vom 29. Vendémiaire XII (22. Okt. 1803); Schreiben der Handelskammer vom 10. Brumaire XII (2. Nov. 1803); Eingabe an die Bürgermeisterei Mainz vom 2. Frimaire XII (24. Nov. 1803) in Akten über Handel und Verkehrswesen (M.St.A.).

[3] Vgl. das zweideutige Schreiben der Handelskammer vom 10. Brumaire XII (2. Nov. 1803) a. a. O.

schlauer, geriebener Bursche war, liefs sich dadurch nicht schrecken, wandte sich vielmehr an die Bürgermeisterei und wies nach, dafs der von ihm vertretenen Sache rechtlich nichts im Wege stehe. Er drang auch mit seiner Ansicht durch und bat dann verschiedentlich den Maire, ihm einen Tag zum Geschäftsbeginn zu bestimmen, sowie die anderen Unternehmer von seinem Vorhaben zu unterrichten[1]. Allein Faust und ein gewisser Dolleschall, der an Färbers Stelle getreten war, liefsen sich auf wechselseitiges Fahren mit dem neuen Konkurrenten Obert nicht ein, hielten ihre alten Touren bei und suchten dem Eindringling gemeinsam die Kunden auszuspannen. Um sie nachgiebiger zu machen, wurde ihnen die Fortführung ihres Unternehmens für die Dauer von vier Wochen untersagt[2]. Wenn demzufolge Faust und Dolleschall auch ihre Bureaus schlossen, stellten sie doch die Fahrten nicht ganz ein und liefsen immer wieder Jachtenbesitzer für ihre Rechnung die Tour antreten[3]. So bestanden thatsächlich in dieser Periode für dieselbe Strecke drei getrennte Betriebe nebeneinander, die unter verschiedenen Bedingungen die Beförderung von Reisenden und Gütern übernahmen. Da die Behörden sie nicht im natürlichen Wettkampf gewähren liefsen, sondern mit polizeilichen Mafsregeln eingriffen, gab es des Streitens kein Ende.

Um Ordnung in diese ungeregelten Verhältnisse zu bringen, wies der Präfekt des Departements die Mainzer Municipalbehörde an, mit Beihilfe kundiger Personen ein Reglement für die Diligencenfahrten Mainz-Köln zu entwerfen. Am 4. Messidor XII. (23. Juni 1804)[4] wurde dann die Verordnung veröffentlicht, die der Maire im Verein mit Gauls, receveur des douanes, Foerster, membre de la commission de navigation, Crolbois, chef de douane à la préfecture, Stoeber, chef des droits de transit et de péage, Moritz navigateur, Dolleschall, Faust, Obert, entrepreneurs des diligences d'eau ausgearbeitet hatte. Dieselbe erhielt am 14. Thermidor XII.

---

[1] Vgl. besonders Eingaben Oberts an die Bürgermeisterei vom 27. Pluviose XII (17. Febr. 1804) und 28. Ventôse XII (19. März 1804) in g. Akten (M.St.A.).

[2] Am 22. Floréal XII (12. Mai 1804). Vgl. noch Eingaben an die Bürgermeisterei durch Faust und Dolleschall am 16. Prairial XII (5. Juni 1804) und am 24. Prairial XII (13. Juni 1804) sowie durch Obert am 22. Prairial XII (11. Juni 1804) in g. Akten d. M.St.A.

[3] Es wurden dann verschiedene Untersuchungen wegen Ungehorsams gegen sie eingeleitet, so am 29. Prairial XII (18. Juni 1804) und am 2. Messidor XII (21. Juni 1804) in g. Akten des M.St.A.

[4] Erhalten in franz. Sprache in g. Akten d. M.St.A. Abgedruckt in deutscher Sprache bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 354—363. In beiden Sprachen unter dem Titel: Règlement pour la police des diligences d'eau entre Mayence et Cologne .... Verordnung über die Polizei der Postschiffe .... Mayence (à l'imprimerie de la Mairie, par S. Wirth); 8°; 23 S. Die deutsche Übersetzung entspricht vielfach nicht unserem heutigen Sprachgefühl.

(2. August 1804) die Zustimmung Cretets, Direktors des Strafsen- und Brückenbaus und der Schiffahrt im Innern (Conseiller d'Etat, Directeur général des ponts et chaussées et de la navigation intérieure)[1].

Die Verordnung hatte den eingestandenen Zweck[2], die Zahl der Konkurrenten zu beschränken, sie an eine zuverlässigere Einteilung ihrer Fahrten zu gewöhnen, sowie alle jene polizeilichen Mafsnahmen zu treffen, die nach damaliger Auffassung zur Sicherung der Transporte unumgänglich waren. Da sie in vielen Beziehungen mit den Reglements für die Marktschiffe, besonders die Marktschiffahrt Frankfurt-Mainz übereinstimmt, bedürfen hier nur die wesentlichsten Punkte einer Erwähnung.

Es sollten zu Mainz für die Strecke bis Köln zwei Postschiffahrten bestehen, die unter sich wechselten und auf Rechnung verschiedener Unternehmer gingen[3]. Letztere besafsen für die betreffende Linie ein absolutes Monopol, da keine andere Jacht auf derselben fahren durfte. Sogar die Einzelvermietung von Diligencen an Reisende, die nicht mit dem jedem zugänglichen Schiffe fahren wollten, blieb ihnen vorbehalten[4]. Es sollten blofs solche Fahrzeuge zur Verwendung kommen, deren Einrichtung den Ansprüchen der damaligen Zeit nach jeder Richtung genügte, und die nur so grofs waren, dafs sie durch e i n Pferd bergwärts gezogen werden konnten[5]. Vom 15. Germinal bis 15. Vendémiaire jeden Jahres hatte morgens zwischen 6—7 Uhr, in der übrigen Zeit zwischen 7—8 Uhr eine Jacht die Reise nach Köln anzutreten, die so zu beschleunigen war, dafs sie im Sommer in zwei, im Winter in drei Tagen beendet wurde. Für die Rückfahrt waren in guter Jahreszeit drei, bei schlechtem Wetter vier Tage angesetzt[6].

Jeder Unternehmer sollte in der Nähe des Landungsplatzes der Diligencen ein Bureau errichten, das an bestimmten Stunden für das Publikum geöffnet war[7]. Die Annahme von

---

[1] Französische Abschrift derselben erhalten in g. Akten d. M.St.A.

[2] Nach der angezogenen Genehmigungsurkunde Cretets war die Verordnung bestimmt, „de restreindre le nombre des diligences, de lier plus étroitement les entrepreneurs à l'exécution des lois, sur les douanes, de les contraindre à exclure les bateliers et bateaux de la rive allemande, de ne leur permettre de charger que les marchandises qui leur seraient confiées par la chambre de commerce, de mettre enfin les voyageurs dans le cas de traiter dans des cautionnemens solides et des moyens répressifs, sureté et garantie contre la négligence ou la mauvaise foi des entrepreneurs".

[3] Art. 1, 5, 7, 9 der Verordnung.

[4] Art. 8.

[5] Art. 2, 3, 10.

[6] Art. 4.

[7] Art. 6.

Personen und deren Effekten, soweit dieselben nicht zu den Handelsartikeln zählten, geschah im allgemeinen nach den bei den Marktschiffen geltenden Grundsätzen[1]. Auch die Verbindlichkeiten der Unternehmer hinsichtlich der Mauten[2], die Strafverordnungen[3], sowie die Haftpflicht für die übernommenen Güter[4] waren die gleichen. Nur wurde die Höhe der geforderten Bürgschaft auf 3000 Francs herabgesetzt[5].

Handelsgüter, die der Stapelgerechtigkeit unterlagen, durften nur in Fällen, die ihre schleunige Beförderung forderten, nach eingeholter Erlaubnis der durch die Handelskammern eingesetzten Schiffahrtskommission aufgenommen werden[6].

Die Preise der Plätze, die streng festgehalten werden sollten[7], bewegten sich in mäfsigen Grenzen und stimmten fast vollständig mit den Summen überein, die Faust seither bei seiner Unternehmung für die einzelnen Strecken erhoben hatte[8]. Beispielsweise wurden für die Fahrt zwischen Mainz und Bingen 1 Franc 50 Centimes; zwischen Mainz-Koblenz 6 Francs, und Mainz-Köln 12 Francs pro Person erhoben[9]. Berg- und Thalfahrt waren dabei nicht geschieden. Jeder Reisende hatte 25 Kilo Freigepäck[10]; für weitere Effektenstücke mufste gezahlt werden. Reisewagen wurden nach ihrer Gröfse behandelt. Wenn sie in die Jacht selbst aufgenommen werden konnten, wurde von Mainz bis Köln für einen jeden 71 Francs 12 Centimes gefordert; waren sie so umfangreich, dafs sie in einem besonderen Anhängeschiff untergebracht werden mufsten, so forderte man 94 Francs 82 Centimes als Entgeld[11]. Die Fracht für Handelsartikel war die gleiche, wie für die Waren, die mit den Güterschiffen befördert wurden[12]. Ökonomischer wäre es gewesen, für den beschleunigten Transport einen etwas höheren Preis anzusetzen, zumal man damit ihren allzugrofsen Andrang zu den Jachten, mit dem man in der Folgezeit zu kämpfen hatte, herabgestimmt hätte.

Bei aufsergewöhnlichen Fahrten sollten für eine kleinere Jacht von Mainz bis Koblenz 144 Francs, bis Köln 216 Francs,

---

[1] Art. 11, 12, 13, 22, 23.
[2] Art. 30—33.
[3] Art. 37, 38.
[4] Art. 24—28.
[5] Art. 29.
[6] Art. 12.
[7] Art. 15, 21.
[8] Vgl. Beilage 1.
[9] Arme und Bettler, welche die Mainzer Polizeibehörde zuführte, mufsten umsonst befördert werden.
[10] Art. 20.
[11] Art. 15, 16.
[12] Art. 18.

für die gröfseren Jachten, die von zwei Pferden gezogen wurden, bis Koblenz 192 Francs, bis Köln 288 Francs gezahlt werden[1].

Wirtschaftlich am interessantesten waren die Bestimmungen, die das wechselseitige Verhältnis der Unternehmer und der Mainzer Schiffleute regeln sollten. Wenn die Unternehmer die Schiffer von Mainz um Vermietung einer Jacht ansprachen, so waren diese unter allen Umständen gehalten, sie ihnen gegen einen Preis zu überlassen, über den beide Teile jedesmal übereinkommen sollten, der jedoch nicht unter 150 Francs und nicht über 174 Francs betragen durfte[2]. Der Maire der Stadt Mainz versicherte die Unternehmer seines Beistandes zum Vollzug dieser Anordnung, „damit der Dienst der Postschiffe nicht verzögert oder unterbrochen werde“[3]. Hierin lag einer der wundesten Punkte des ganzen Reglements: Der Polizeibüttel sollte die Arbeitsverweigerung hindern. Es war aber mehr als fraglich, ob man mit diesem beliebten Aushilfsmittel für die Zukunft durchkommen werde.

Noch in anderer Hinsicht war eine baldige Änderung der getroffenen Bestimmungen nötig. Die Verordnung vom 4. Messidor XII. verficht den engsten lokalpatriotischen Standpunkt. Mit Rücksicht auf die genannte „Sicherstellung“ des Dienstes wurde es den Unternehmern verboten, Schiffleute oder Schiffe vom r e c h t e n Rheinufer anzustellen oder irgend welche Verbindung mit Diligencenführern von dorther zu pflegen[4].

Am 12. Thermidor XII. (31. Juli 1804)[5] machte der Departementspräfekt dem Maire von Mainz die Mitteilung, nach Genehmigung des ausgearbeiteten Reglements müfsten nunmehr mit den Unternehmern Verhandlungen angebahnt werden, da künftighin die Zahl der Diligencenbetriebe auf zwei zu beschränken sei. Noch ehe es dazu kam, wurde die Octroikonvention abgeschlossen, welche die Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse den Einzelstaaten entzog. Sie gab die Beförderung von Reisenden in Postschiffen und Jachten frei und bestimmte anderseits, dafs alle künftigen Reglements nur durch Verträge zwischen den beteiligten Staaten Rechtskraft erhalten könnten. Es wäre wünschenswert gewesen, dafs sie auch die Geschäftsführung des Diligenceninstituts einer besseren Ordnung unterzogen hätte, ähnlich wie sie für die Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt Mafsnahmen traf[6]. Ja vielleicht

---

[1] Art. 17.
[2] Art. 34.
[3] Art. 35.
[4] Art. 36.
[5] Schreiben vom 12. Thermidor XII in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.
[6] Damit wäre die grofse Streitfrage der folgenden Jahre hinfällig geworden, die sich darum drehte, ob die lokale Verordnung vom

hätte sie die Einrichtung regelmäfsiger Personenfahrten zugleich für andere Rheinstrecken einführen können [1]. Da dies jedoch nicht geschehen war, glaubte die Mainzer Lokalbehörde aus eigenem vorgehen und die Verordnung vom 4. Messidor XII. in Vollzug setzen zu müssen. Zunächst dachte man daran, Faust und Dolleschall die eine, Obert und Rau die zweite Entreprise zu geben [2]. Als jedoch Faust die geforderte Kaution nicht leisten konnte, erklärte ihn der Präfekt Jeanbon de St. André am 19. Brumaire XIII. (10. November 1804) für einen ungeeigneten Mitbewerber bei dem Unternehmen [3]. Auch Rau trat aus nicht weiter bekannten Ursachen zurück. Bei Verwirklichung des Reglements am 6. Pluviose XIII. (26. Januar 1805) wurden demzufolge als Unternehmer für die eine Postschiffahrtsgerechtigkeit zwischen Mainz und Köln Johann Baptist Dolleschall, für die andere Georg Anton Obert ernannt [4].

Mit dieser Verfügung schien für die gedeihliche Weiterentwicklung des Betriebs viel gewonnen zu sein. Die Konkurrenz durch neue Unternehmer war ausgeschlossen, und ebenso der Wettbewerb nicht angesessener Jachtenbesitzer unmöglich gemacht. Auch das Verhältnis zu den eigentlichen Güterschiffern schien genügend geregelt zu sein, da man den Warentransport durch die Diligencen gesetzlich eingeschränkt hatte.

Die Ruhe blieb von kurzer Dauer. Die Durchführung der Octroikonvention im Herbst 1805, sowie die ihr folgende Umgestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse liefs die Diligenceneinrichtung zwar zunächst noch unberührt. Ein Arrêté Eichhoffs, des Generaldirektors des Octroi, bestätigte sogar am 27. März 1806 [5] provisorisch ihre Fortführung auf Grund des oben besprochenen Reglements. Nur wurde, neben der allgemeinen Unterwerfung der Fahrten unter die Bestimmungen der Konvention, die Mitnahme von Handelsartikeln durch die

---

4. Messidor XII unter Herrschaft der Octroikonvention gültig und ob ihre thatsächliche Durchführung rechtsbeständig sei.

[1] Schon Ockhart hat diesen Wunsch ausgesprochen (Gesetzgebung S. 286).

[2] Schreiben vom 19. Vendémiaire XIII (11. Oktober 1804) in g. Akten M.St.A.

[3] Vgl. g. Akten (M.St.A.). Wie aus einem Schreiben vom 26. Fructidor XIII (13. Sept. 1805) hervorgeht, liefs sich Faust bei dem Frankfurter Marktschiff anstellen und beabsichtigte, eine direkte Diligencenfahrt für Personenbeförderung zwischen Frankfurt und Köln einzurichten. Obert und Dolleschall beschweren sich darüber, weil sie dann nicht mehr bestehen könnten. Fausts Plan ist nicht zur Ausführung gekommen.

[4] Abdruck des Ernennungsdekretes bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 367, 368 und im Reglement pour la police . . . . a. a. O. S. 20—25.

[5] Ausfertigung in französischer Sprache in g. Akten M.St.A.

Diligencen der Menge nach beschränkt und gefordert, dafs sie derartige Waren nur bis zum vierten Teil ihrer Ladefähigkeit aufnehmen sollten. Auch der Ausschlufs der rechtsrheinischen Jachtschiffer fiel nunmehr weg. Ja, bei der Formation der rheinischen Schiffergilden, in die wegen der Beförderung von Handelsgütern auch die an dem Diligencenunternehmen beteiligten Jachtenbesitzer Aufnahme suchten, wufsten sogar die Rheingauer noch vor den Mainzern ihre Zulassung durchzusetzen.

Die Unzufriedenheit über die Güterbeförderung durch Diligencen steigerte sich unter den neuorganisierten Gildeschiffern namentlich seit Rückgang des rheinischen Verkehrs infolge der weiter ausgedehnten Sperrmafsregeln mehr und mehr. Angesichts dieser Verhältnisse sah sich die Generaldirektion des Octroi veranlafst, ihren Beschlufs vom 27. März 1806 am 15. Mai 1809[1] aufzuheben und die Einstellung des Diligencenbetriebs in seinem bisherigen Umfang zu verlangen. Damit ward den Jachten jegliche Mitnahme von Handelsgut ohne weiteres untersagt; sie sollten von nun an nach Art. 22 der Octroikonvention lediglich der Personenbeförderung dienen. Gleichzeitig wurden ihre Besitzer, die, soweit sie an den Diligencenfahrten Mainz-Köln teilnahmen, der Mainzer Gilde zugehörten, angewiesen, ihren Austritt aus derselben zu nehmen.

Somit war ein Unternehmen, das sich bereits eingebürgert hatte, wieder vollkommen in Frage gestellt. Allein Obert und Dolleschall liefsen sich durch diese Mifserfolge nicht entmutigen. Um ihre Entreprise aufrecht erhalten zu können, schlossen sie mit 24 Jachtschiffern am 14. Mai 1810 einen neuen Vertrag[2], der dem ersten Übereinkommen Oberts mit den Schiffern vom Oktober 1803 ähnelt, aber durch Rücksicht auf die Bestimmungen des Reglements vom 4. Messidor XII. wie der Octroikonvention stark beeinflufst ist. Darnach traten die genannten Besitzer passender Fahrzeuge zu einem Verein zusammen, der den Zweck verfolgte, eine tägliche Fahrtenverbindung zwischen Mainz und Köln zu ermöglichen. Sie selbst ordnen sich nach einer Rangreihe, die der Beaufsichtigung durch die Generaldirektion der Rheinschiffahrtsoctroi unterliegt. Zugleich verpflichten sie sich im Falle eines Austrittes aus der Verbindung nur für eigene Rechnung, nicht für die eines Dritten, Fahrten zu übernehmen. Alle nicht eigentlich schiffstechnische Arbeit, vor allem der ganze Verkehr mit dem

---

[1] In französischer Sprache abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 19—21; deutsche Abschrift in g. Akten des M.St.A. Das Dekret betont ausdrücklich, die Aufhebung des früheren Beschlusses geschehe, weil genug Güterschiffer vorhanden seien.

[2] Abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 22—26. Ausfertigung erhalten in g. Akten des M.St.A.

Publikum, bleibt den Geschäftsführern Obert und Dolleschall überlassen.

Den Schiffern wird für jede Fahrt die Zahlung von 172 Francs oder 80 fl., sowie der Ersatz einiger kleiner Auslagen und der Fahrtenverteuerung bei schlechtem Wetter zugesichert. Alle weiteren Einnahmen und Überschüsse verbleiben den Geschäftsführern, die aber dafür auch die Gefahr des Unternehmens zu tragen haben.

Hervorzuheben ist, daſs nach diesem Vertrage[1], wie bei dem ersten Übereinkommen Oberts mit den Jachtenbesitzern, die Schiffervereinigung in gewissem Sinne als Träger der Unternehmung erscheint, Obert und Dolleschall nur deren Geschäfte führen, während in der Verordnung vom 4. Messidor XII. die letztgenannten die privilegierten Unternehmer sind, die Jachtenbesitzer lediglich die Rolle von Angestellten spielen. Dagegen blieb in beiden Fällen der eigentliche Unternehmergewinn vollständig den zwei kaufmännischen Leitern überlassen, die das Kapital zur allgemeinen Einrichtung stellten und das ganze Risiko trugen. Ein Hinweis auf diese Punkte ist umsomehr angebracht, weil gerade über sie wenige Jahre später der lebhafteste Streit entbrennen sollte.

Obschon die Generaldirektion der Rheinschiffahrt diesen Vertrag genehmigte und die Octroibureaus anwies, die Jachten der Gesellschaft möglichst schnell abzufertigen, vermochte das neue Unternehmen sich doch nicht recht Geltung zu verschaffen. Schuld daran trugen die Mainzer Lokalbehörden, die den Standpunkt vertraten, daſs die Centralverwaltung sich nur um Erhebung der Gebühren zu kümmern habe, ihr dagegen die eigentliche Schiffahrtspolizei vorenthalten bliebe. Der Präfekt des Departements vom Donnersberg erlieſs demgemäſs schon im Juni 1810 eine Bekanntmachung des Inhalts, daſs der Vollzug seines Reglements vom 6. Pluviose XIII. Geltung behalte, bis dies durch „die kompetente Autorität“ aufgehoben oder abgeändert sei[2]. Besonders wurde darauf hingewiesen, daſs kraft dieser Verordnung die Jachtschiffer des rechten Ufers von den Fahrten auszuschlieſsen seien, eine Maſsregel, die seit Verwirklichung der Octroikonvention niemals zur Durchführung gelangt war. Die Generaldirektion legte zwar prinzipiell gegen diese Auffassung der Verhältnisse Verwahrung ein, erklärte sich aber immerhin bereit, mit den Mainzer Behörden über die Abfassung einer neuen Verordnung

---

[1] Der Entwurf des Vertrags entstammte wahrscheinlich der Feder Ockharts, wie in einem Schreiben des Inspektor Gergens vom 31. Juli 1810 angedeutet ist. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[2] Vgl. Procès verbal vor Inspektor Ockhart am 12. Juli 1810. Abschrift in g. Akten d. M.St.A.

beraten zu wollen[1]. Es wurde dann auch thatsächlich im September 1810 ein Entwurf ausgearbeitet[2], der sich von den früheren hauptsächlich dadurch unterschied, dafs er die Beteiligung der Jachtenbesitzer beider Ufer an dem Unternehmen in gleicher Weise regelte und den Diligencen wieder die Mitnahme gewisser Kaufmannsgüter, die durch Arrêté von 1809 verboten war, gestattete. Neben leicht verderblichen Waren und Lebensmitteln sollten dafür besonders Militäreffekten, Kunstgegenstände, kostbare exotische Pflanzen u. dgl. mehr in Betracht kommen[3].

Gerade dieser letztere Punkt vermochte sich nicht durchzuringen, und so wiederholen sich denn in den nächsten Jahren des öfteren die Klagen Oberts und Dolleschalls, die aus ursprünglichen Konkurrenten Freunde und Verbündete geworden waren. Sie bitten, man möge ihnen doch die Fortführung von Handelsartikeln wieder gestatten, sonst könnten sie bei ihrer geringen Einnahme ferner nicht bestehen. Zudem hatten sie mit den Jachtenbesitzern immer mehr Schwierigkeiten. Diese waren mit der geringen Zahlung von 80 fl. für die Fahrt längst nicht mehr zufrieden, zumal sie nach Zulassung der Rheingauer viel seltener an die Reihe kamen als früher. Zweimal versuchten sogar einzelne derselben, einen Betrieb auf eigene Rechnung zu eröffnen, ohne dafs derselbe bei ihrer geschäftlichen Unkenntnis sich lebensfähig erwiesen hätte. Obert und Dolleschall ihrerseits verstanden es, die Schiffer des rechten Ufers von dem Unternehmen wegzudrängen, da sie dachten, mit den Mainzern allein eher fertig zu werden[4].

Die Handelskammer verfocht in einem Gutachten[5], das sie zu der Angelegenheit abgab, warm die Sache der Schiffleute. Sie betonte energisch, man dürfe diese nicht ganz in Abhängigkeit von den beiden Unternehmern geraten lassen, indem man deren Fahrtenmonopol aufrecht erhalte, da diese die Löhne der Schiffer immer weiter herabdrückten und zu den Fahrten diejenigen auswählten, die wegen ihrer Armut sich jede noch so geringe Zahlung gefallen lassen müfsten. Besser sei es,

---

[1] Vgl. Schreiben des Generaldirektors Eichhoff, datiert Cologne, le 21. Juillet 1810 und Bericht des Inspektors des Octroi P. Gergens an den Maire der Stadt Mainz, datiert Rüdesheim, den 31. Juli 1810 in g. Akten (M.St.A.).

[2] Der Entwurf, der in 8 Paragraphen und 38 Artikel zerfällt, ist samt dem Begleitbrief des Departementspräfekten Baron St. André vom 13. Sept. 1810 erhalten in g. Akten (M.St.A.).

[3] Vgl. besonders § 4 (art. 26) des Entwurfs.

[4] Die ganzen Verhältnisse entwickelt umfassend, aber einseitig die grofse, an den Departementspräfekten gerichtete Bittschrift Oberts und Dolleschalls vom 11. August 1812. (In Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[5] La chambre de commerce à Monsieur le Maire de la ville de Mayence 25. September 1812 in g. Akten (M.St.A.).

wenn man Obert und Dolleschall jeden Tag nur eine an gewisse Stunden gebundene Fahrt gestatte und im übrigen es dem Belieben der Reisenden anheimstelle, ob sie bei Obert und Dolleschall, oder bei einem gewöhnlichen Schiffmann eine Jacht mieten wollten. Dabei könne man ja, um die Ortsangesessenen zu bevorzugen, den Fremden eine kleine Abgabe auflegen, die sie bei jeder Tour aus dem Mainzer Hafen zu entrichten hätten. Auch sollten die Unternehmer angehalten werden, den Schiffsbesitzern mehr wie die allzu kleine Summe von 80 fl. für die Fahrt zu zahlen. Nur in einem Punkte stellt sich die Mainzer Handelskammer auf Seite der „Entrepreneurs". Sie meint, es könne ihnen probeweise die Mitnahme einzelner Eile fordernder Handelsartikel, soweit sie sich in kleine Päcke zu 2—3 Centnern zusammenfassen liefsen, bis zu einem gewissen Grade gestattet werden. Freilich sei darin entschieden Mafs zu halten, denn so bequem und angenehm auch das Diligenceninstitut sei, so komme es doch erst in zweiter Linie und dürfe in keiner Weise zur Entmutigung der Güterschiffer beitragen [1].

Das Gesagte mag zur Schilderung der wechselvollen Ereignisse genügen, welche die Wasserposten auf dem Mittelrhein in dieser Zeit durchzumachen hatten. An ihnen wird ersichtlich, welche ungeheueren Schwierigkeiten zu überwinden waren, als die Schiffahrt sich aus dem Einzelbetrieb in eine Unternehmungsform wandelte, bei der verschiedene Kräfte, Fahrtenkundige und kaufmännisch gebildete Kapitalisten, sich zusammenthaten, um durch gemeinsame Anstrengung reichlicheren Gewinn zu erzielen. Vier Momente kamen dabei vornehmlich zur Geltung. Einmal der Wettstreit der neu entstehenden Betriebsarten untereinander, wie wir ihn gleich zu Anfang fanden. Dann der Kampf der Fortschrittler gegen diejenigen, welche an der alten Weise festhielten und sich den Vereinen nicht angliederten, ein Streit, der noch durch lokalwirtschaftliche Gesichtspunkte verschärft wurde. Die Konkurrenz der Aufsenstehenden suchte man durch Gewinnung eines Monopols für die bestimmte Strecke zu beseitigen. Weiter spielte der Zwist mit, den die in nah verwandtem Berufe Thätigen erregten, also im gegebenen Fall die Entzweiung zwischen Jachtenbesitzern und Güterschiffern, denen man einen Teil ihrer Warenbeförderung und damit ihres Verdienstes abzugewinnen suchte. Schliefslich fiel das Ringen um das Übergewicht innerhalb der aufblühenden Unternehmung in die Wagschale, der Entscheid der Frage, wer die wirtschaftliche Überlegenheit behalten solle, diejenigen, welche die geforderte Arbeits-

[1] „Cet établissement commode et agréable, mais toujours secondaire ne devra jamais devenir préjudiciable au commerce, ni porter le découragement dans l'état de bateliers." (Gutachten vom 25. Sept. 1812.)

leistung selbstthätig ausführten, oder jene, die durch ihr Geschick im Verkehr mit dem Publikum sie nur ermöglichten und anordneten. Sie spitzte sich in der späteren Periode dahin zu, wem der eigentliche Unternehmergewinn zufallen solle, den Geschäftsführern oder den Jachtenbesitzern? Mitten unter all den gärenden und treibenden Kräften, nicht über ihnen, stand die staatliche Polizeigewalt, die immer helfend und schlichtend eingreifen wollte, mitunter aber erst recht künstliche Hemmnisse schuf. Namentlich nach dem Niedergang der französischen Herrschaft liefs sie sich zu Mifsgriffen hinreifsen, die eine gedeihliche Weiterentwicklung des Unternehmens wesentlich verzögerten.

Einstweilen blieb jedoch das Diligencengeschäft unter Oberts und Dolleschalls Leitung bis zur Blockade von Mainz 1814 weiterbestehen[1]. Während derselben suchten die in das Rheingau geflüchteten Jachtenbesitzer von dort aus den Verkehr unter der Führung des Kaufmanns Cetto in Eltville aufrecht zu erhalten. Sie erzielten auch in der Zeit von Mai bis Oktober 1814 guten Gewinn, so dafs nach Abzug der Entschädigung für die einzelnen Fahrten, für die wie früher 80 fl. gezahlt wurden, ein ansehnlicher Überschufs blieb, der ebenfalls unter die Schiffer zur Verteilung gelangte. Dies glänzende Resultat, das den Jachtenbesitzern zum ersten Male über den wirklichen Gewinn aus einer in gröfserem Umfang betriebenen Schiffahrt die Augen öffnete, raubte ihnen zugleich jedes Vertrauen zu der Ehrlichkeit ihrer seitherigen Führer. Nach der Übergabe der Stadt an die Verbündeten schlossen sie sich daher sämtlich zu einem neuen Verein zusammen, der ohne Rücksicht auf Obert und Dolleschall unter Leitung des Schiffers Dionys Rupprecht regelmäfsige Fahrten zwischen Mainz und Köln einrichten wollte. Die Kämpfe, welche diese junge Verbindung bald zu bestehen hatte, werden später geschildert werden.

Leider läfst sich nicht feststellen, wie viel der Reingewinn des Diligencenunternehmens in der ersten Periode seines Bestehens betrug. Nur zwei Anhaltspunkte sind gegeben, aus denen sich eine ungefähre Vorstellung gewinnen läfst. Das ist einmal eine Notiz in der Bittschrift Oberts und Dolleschalls vom 31. August 1812, in der sie ihre jährlichen Unkosten zusammenstellen und ausführen, dafs sie, abgesehen von den Posten für Erhaltung ihrer Bureaus, Löhne von Angestellten und Gewerbepatente zu je 572 Francs, mehr als 20000 Francs an das Rheinschiffahrtsoctroi und mindestens 50000 Francs an die Jachtenführer zu zahlen hätten. Weiter fordern sie in

[1] Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) (M.St.A.) sowie Denkschrift der Diligencenschiffer S. 11, 12, 15, 16.

ihrer Klagschrift gegen die abtrünnigen Schiffer für die Zeit von 1814—1818 einen entgangenen Reingewinn von 18000 fl. pro Jahr. Wenn auch letztere Summe zweifellos übertrieben ist und berücksichtigt werden mufs, dafs der Verkehr sich nach 1814 bedeutend steigerte, so ergiebt sich doch aus diesen Gegenüberstellungen, dafs die Unternehmer der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein in der Zeit von 1804—1810 durchschnittlich im Jahre mit 280—300 Reisen zusammen etwa 10000 fl. Reingewinn erzielten.

Der Ausfall, den sie in den verkehrsarmen Jahren gegen Ende der napoleonischen Herrschaft erlitten, wurde durch die zahlreichen Militärtransporte[1], die ihnen zufielen, ziemlich gedeckt. Durch sie haben auch die übrigen rheinischen Schiffer manche Einnahme erhalten. Die ununterbrochenen Truppenschiebungen und deren Verpflegung mufsten sich die bequeme Wasserstrafse dienstbar machen. Oft wurden ganze Schiffszüge zusammengestellt und unter Bedeckung weitergeführt. Für die „grande armée“ ward Pulver den Main hinauf bis Würzburg gefahren. Innerhalb drei Tagen gingen von Mainz aus 4 Schiffer mit 1703 Kolli desselben zu 223748 Pfund nach Frankfurt ab, wofür sie insgesamt 1346 Francs 97 Centimes erhielten[2]. Wenig später wurden 15000 Francs an einige Fährleute für den Transport von Militäreffekten verteilt, wovon allein an Schiffer Haenlein 2087,31 Francs, an Armbruster 559,08, an die beiden Moritz von Mainz fast ebensoviel kamen. Mancher konnte auf diese Weise sein Glück machen, oder wenigstens ein erkleckliches Sümmchen sich zurücklegen[3], andere wieder trafen es weniger günstig und erhielten kaum Ersatz ihrer Unkosten, geschweige denn eine entsprechende Belohnung für die geleistete Arbeit. Besonders nach dem Rückzug der Franzosen blieben viele mit ihren Forderungen unbefriedigt[4]. Oft mufsten die städtischen Behörden Vorlagen machen, um nur die Weiterbringung der

[1] Ausführliche Nachrichten darüber finden sich in den Akten über Militär- und Kriegswesen des M.St.A. Namentlich für die Militärtransporte in den Jahren 1809—1815 sind umfangreiche Nachweisungen erhalten.

[2] Vgl. Rechnung vom 20. August 1813, Akten über Militärwesen (M.St.A.).

[3] Dabei geschahen die Beförderungen meist zu vereinbarten niederen Frachtsätzen. Beispielsweise erhielt Schiffer Gottlieb Ort von Mainz bei Transporten von je 320 und 247 kranken französischen Soldaten stromabwärts für die Strecke Mainz-Koblenz pro Mann 2 frcs. statt der gewöhnlichen Taxe von 6 frcs.; vgl. Rechnung und Quittung vom 26. März 1814 in Akten über Militärwesen M.St.A.

[4] Beispielsweise erhalten im Juli 1813 5 Schiffer, denen laut Vereinbarung 29122 Frcs. 41 Cts. zustehen, nur 15000 frcs., wodurch nicht einmal die Unkosten sowie die Summen, die sie für Miete fremder Schiffe, die neben den eigenen benutzt wurden, ausgaben, gedeckt sind. In g. Akten M.St.A.

zurückgelassenen feindlichen Soldaten zu ermöglichen. So hat beispielsweise die Stadt Mainz in einem einzigen Jahr, 1814, 7440 Francs 13 Centimes für 31 Transporte zu Wasser und 2004 Francs 16 Centimes für 30 Transporte zu Lande ausgegeben, die ihr allerdings später von der k. österreichischen und königl. preufsischen Administration zurückerstattet wurden [1].

Neben den eigentlichen Transportgeschäften hatten die Rheinschiffer sich gegen Ende der französischen Herrschaft auch vielfach unentgeltlichen Dienstleistungen bei dem Überschreiten der Rheinstrafse durch Truppenkontingente in Unterstützung der Trains und Pontoniers zu unterziehen. Die Mainzer Fahrtenkundigen waren zu dem Zweck in einer „Compagnie bateliers civils pour faire les services aux communications sur le Rhin et differents ponts établie à Mayence" vereint, deren Mitglieder innerhalb des Zusammenhaltes eine militärische Rangordnung erhielten. In den Listen [2] der verschiedenen Jahrgänge, die meist etwa 50 Namen zählen, ist stets einer der Aufgeführten als capitaine, einer als lieutenant und einer als sergent-major bezeichnet, neben denen etwa 10 sergents und maitres-ouvriers, sowie die Masse der bateliers ihren Dienst versahen [3]. Namentlich zur Zeit, als die grande armée die Rheingegenden durcheilte, scheinen die Anforderungen, die man an die Schiffleute stellte, ganz bedeutend gewesen zu sein, so dafs diese vielfach in Übung ihrer Berufsgeschäfte völlig behindert waren.

---

[1] Vgl. Akten über Militärwesen des M.St.A.

[2] Es sind eine ganze Reihe derselben in den Akten über Militärwesen erhalten (M.St.A.).

[3] Vgl. Akten über Militärwesen M.St.A.



Zweiter Abschnitt.

Vom Wiener Kongreſs bis zur Rheinschiffahrtsakte.



Erstes Kapitel.

Der Wiener Kongrefs und seine Beschlüsse.

§ 7.

Auf Rufslands Eisfeldern hatte die „grofse Armee" ihr Schicksal gefunden; auf deutschem Boden war die Niederwerfung des allmächtigen Korsen besiegelt worden. Der Anmarsch der Verbündeten trieb dessen zerspaltene Heermassen über den Rhein, der erwachende Freiheitsdrang warf die lohende Kriegsfackel in das Land zurück, das seit einem Jahrzehnt die Universalmonarchie aufzubauen schien.

Damit war das Ende der seitherigen Verwaltung der Rheinschiffahrt gekommen. Wenn sich auch Mainz gleich anderen Städten noch bis zum Frieden hielt, mufste doch schon Ende 1813 die Generaldirektion des Octroi aus ihrem Amte weichen. Zu Anfang 1814 wurde die oberste Leitung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten dem Grafen zu Solms-Laubach im Namen der verbündeten Mächte übertragen; für ihn führte eine „subdelegierte Kommission" von drei Mitgliedern die eigentliche Verwaltung[1], die bei ihren Mafsnahmen, soweit es die Umstände erlaubten, den Vorschriften der Konvention von 1804 folgte.

Durch den Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1814 wurde dann das Verlangen der Franzosen, der Rhein solle die Scheidelinie zwischen den Ländern bilden, wenigstens für den mittleren Teil des Flusses abgelehnt; sein Wasser war wieder nach Arndts heifsem Wunsch „Teutschlands Strom, nicht Teutschlands Grenze" geworden. Dagegen wurde die von Frankreich angebahnte[2] Befreiung der Rheinschiffahrt glücklicherweise beibehalten und erweitert. Der Flufs sollte künftig von dem Punkte, wo er schiffbar wird bis zur See (jusqu'à

---

[1] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1823 S. 16, 17; Ockhart, Gesetzgebung S. 299.

[2] Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 108 Anm. 3.

la mer) für jeden als freie Fahrstrafse dienen[1]. Dem in Aussicht gestellten Kongrefs war die Festlegung der Einzelheiten wie die Ausdehnung dieses Grundsatzes auf die anderen Flüsse vorbehalten, wodurch seine Verwirklichung ganz anders als ähnliche Beschlüsse älterer Friedenstraktate gesichert schien.

Es war wohl die erlauchteste Versammlung der neueren Zeit, deren Tagung am 1. November 1814 in Wien begann. Kaiser und Könige, Fürsten und Herren hatten sich zusammengefunden, um über Wiederherstellung und Regelung der europäischen Verhältnisse nach dem Sturz der französischen Gewaltherrschaft zu beraten[2]. An ihrer Seite arbeitete die Blüte der damaligen Diplomatie; selbst die kleineren Mächte des Völkerkonzerts waren durch ihre bevollmächtigten Gesandten vertreten.

Bei all den kommenden Verhandlungen und Streitigkeiten, die zum Teil, wie die sächsisch-polnische Frage, einen kriegerischen Ausgang zu nehmen drohten, wurde die Beratung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten nicht vergessen. Schon am 14. Dezember 1814 ernannte das Komitee der acht Hauptmächte des Kongresses einen Ausschufs[3], der den Auftrag erhielt, auf Grund des Artikels 5 sowie der §§ 2, 3 des geheimen Artikels III des ersten Pariser Friedens die Normen über Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und anderen mehrere Staaten durchströmenden Flüssen festzustellen. Ursprünglich waren dazu nur die bevollmächtigten Minister von Österreich, Preufsen, England und Frankreich berufen.

Am 2. Februar 1815 traten Mylord von Clancarty für England, der Herzog von Dalberg für Frankreich, Wilhelm von Humboldt für Preufsen und Baron von Wessenberg für Österreich zur ersten Sitzung zusammen, in der, nach Festlegung der Aufgaben und bevorstehenden Arbeiten, beschlossen wurde, die Mituferstaaten von Rhein und Schelde zur Teilnahme an den Beratungen einzuladen. Es waren demgemäfs bei den folgenden Konferenzen aufser den genannten Mächten noch Holland, Bayern, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau vertreten, denen späterhin auch Württemberg und Kurhessen sich zugesellten.

---

[1] Art. 5 des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814. „La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès de principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations . . . .“ Der ganze Friedenschlufs findet sich bei Meyer, Staatsakten S. 240 ff. Der Art. 5 ist abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 537.

[2] Vgl. Klüber, Kongrefsakten Bd. I ff.

[3] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 108, 109; Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 6, 7.

Die Kommission hat ihre gewifs nicht leichte Aufgabe in zwölf Sitzungen erledigt[1]. Das schnelle Vorrücken in den Verhandlungen ist, neben dem aufrichtigen Willen der Beteiligten, vor allem den nimmer ruhenden Bemühungen, der geistvollen, ausgleichenden Thätigkeit Wilhelm von Humboldts zu danken. Ihm, dessen Verdienste um Preufsen und Deutschland noch in neuerer Zeit nicht gehörig gewürdigt wurden, gebührt der Ruhm, durch seine scharfsinnigen Darlegungen den ungehemmten Fortgang der Verhandlungen vielfach erst ermöglicht zu haben. Wie er in wahrhaft schöpferischer Weise den Neubau des gesamten Verfassungs- und Verwaltungswesens von unten her plante[2], hat er auch mit seinem Scharfsinn der Schiffahrtskommission den richtigen Weg gewiesen, der zum Ziele führen konnte. In seinem „Mémoire préparative sur le travail de la Commission de navigation."[3] betonte er mit seltener Umsicht all die Punkte, auf die es in der Folge ankam, und hob sicher hervor, was erforderlich war, um den Arbeiten Fortgang und Vollständigkeit zu gewährleisten. Er meinte, es sei

erstens zu untersuchen, welche allgemeinen Grundsätze im Interesse des Handels festzustellen wären, ohne auf solche Einzelheiten zu verfallen, die sich bei den natürlichen örtlichen Verschiedenheiten nicht berücksichtigen liefsen;

zweitens seien die so gewonnenen Grundsätze dann auf die Schiffahrt des Rheins wie der Schelde anzuwenden und zugleich die besonderen Bestimmungen beizufügen, welche die lokalen Kenntnisse der Kommission gestatteten oder die Verhältnisse der Uferstaaten unter sich erheischten;

endlich solle man übereinkommen, wie man die gleichen Grundsätze nach Zeit und Ort, und soweit es die Verhältnisse gestatteten, immer mehr auf andere Flüsse Europas übertragen könne.

Diese scharf gezeichneten Ideen, die im einzelnen weiter entwickelt waren und für den Rhein eine Veränderung der Gesetzgebung von 1804 gemäfs den seitdem eingetretenen Ereignissen verlangten[4], trugen in erster Linie dazu bei, dafs die Versammlung an dem Hauptgegenstande, der freien Flufsschiffahrt, durchweg festhielt und sich nicht durch fremde Materien verwirren oder ganz von ihm abbringen liefs.

---

[1] Die Quellen für die folgende Darstellung enthält im wesentlichen der III. Bd. von Klübers Kongrefsakten, in dem die Sitzungsprotokolle der Kongrefskommission für die Freiheit der Flufsschiffahrt abgedruckt sind.

[2] Über seine Thätigkeit auf dem Wiener Kongrefs vgl. neuerdings: Bruno Gebhardt, Wilhelm von Humboldt als Staatsmann; 2. Bd. Stuttgart (Cottas Nachfolger) 1899.

[3] Abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten III S. 24—30.

[4] Klüber, Kongrefsakten III S. 28.

Um neben der allgemeinen Disposition noch eine Richtschnur für die Erörterung einzelner Bestimmungen zu gewinnen, einigte man sich dahin, den von Dalberg vorgelegten Entwurf „Projet d'articles pour le réglement de ce qui concerne la navigation des grands fleuves traversant plusieurs territoires“ [1] als Grundlage für die auszuarbeitende Konvention anzunehmen, die Artikel für Artikel durchberaten werden sollte [2]. Dalberg schwebte bei seinen Plänen der alte Octroivertrag für den Rhein als Muster vor, wie auch dieser Strom von ihm als mafsgebend allen vorangestellt wurde. Es war so vieles in seinem Plane unbestimmt gelassen [3], die von ihm vertretenen Principien liefsen jeglicher Debatte derart Raum, dafs ihre vorläufige Annahme ohne weiteres gebilligt werden konnte.

Bei der Fortsetzung der Verhandlungen blieben sich die Bevollmächtigten der Regierungen wohl bewufst, dafs die Uferstaaten und einzelne Plätze manche Sondervorteile zum Opfer bringen müfsten, wenn der Inhalt des Pariser Friedensschlusses annähernd erfüllt und der von den vereinigten Mächten beabsichtigte Zweck erreicht werden sollte. Der erste derartige Punkt, der betreffs der Rheinschiffahrt zur Verhandlung kam, war das Umschlagsrecht (droit de relâche) von Köln und Mainz. Diese Frage hat damals die Gemüter der Beteiligten fast ebenso bewegt, wie wenige Jahre später die Sehnsucht nach einer gemeinsamen Zollgrenze. Zwar nicht praktisch, aber theoretisch ist sie in jenen Tagen endgültig entschieden worden.

Schon zur Zeit des Rastatter Kongresses war der alte Streit um die Stapelgerechtigkeit entbrannt; von da bis zum Octroivertrag hatte man in Wort und Schrift auf das heftigste um sie gefochten. Die Konvention von 1804 setzte diesen Wirren ein vorläufiges Ziel, indem sie einzelne Mifsbräuche beseitigte, dagegen den gezwungenen Umschlag zu Köln und Mainz in vollem Umfange beibehielt [4].

Allein das unter der Asche fortglimmende Feuer der Erregung schlug immer wieder durch. Die Rivalität zwischen Mannheim und Heilbronn, die Feindschaft zwischen Mainz und Frankfurt gaben stets neuen Anlafs zur Erörterung. Als dann zu Anfang 1813 in Köln das Gerücht auftauchte, zufolge einer Entscheidung, die Graf Molé, der Generaldirektor der Brücken und Wege, veranlafst habe, werde demnächst das Umschlagsrecht der Stationsstädte aufgehoben, bemächtigte sich aller Interessenten die lebhafteste Unruhe. Die beteiligten

---

[1] Abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten III S. 13—19.
[2] Vgl. Klüber a. a. O. S. 21.
[3] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 109, 110.
[4] Vgl. das oben S. 24—27 Gesagte.

Kreise entfalteten eine ungemeine Rührigkeit, in der Hoffnung, die ihrem Platze drohende Gefahr noch beseitigen zu können. Municipalrat wie Handelskammer wandten sich mit Immediateingaben an den Kaiser und baten um Einsetzung einer besonderen Kommission, welche etwaige Beschwerden prüfen und den Octroivertrag, wenn nötig, verbessern könnte. Auch nach Mainz schrieb man, um die Schwesterstadt, die ja in den gleichen Gerechtsamen bedroht war, ebenfalls zum Widerstand zu entflammen [1].

Zwar wufsten die kriegerischen Ereignisse der nächsten Monate all diese Bestrebungen im Keime zu ersticken, allein der Pariser Frieden, der die Freiheit der Rheinschiffahrt feierlich verkündete, rief Freund wie Feind des Umschlags zum letzten entscheidenden Waffengang. „Für“ und „Wider“ regnete es jetzt Broschüren, die meist von den Beamten der seitherigen Schiffahrtsverwaltung oder Vertretern der Städte geschrieben sind und unter dem Scheine der Unparteilichkeit einseitige Interessen verfolgen. Die Hauptfehde wurde zwischen Mainz und Frankfurt ausgetragen, die sich in Schriften und Gegenschriften zu überbieten suchten. Ihre Ausführungen gewinnen an Bedeutung, weil sie der Kongrefskommission [2] vorgelegt wurden, in deren Sitzungen auch die Abgesandten beider Orte zur Entwicklung ihrer Ansichten kamen.

Irgend welche neue Gedanken sind in all diesen Abhandlungen kaum zu finden; sie sind nur um deswillen lesenswert, weil sie die verkehrswirtschaftlichen Anschauungen einzelner Kreise im Zusammenhang wiedergeben und ein getreues

---

[1] Am stimmungsvollsten ist die ganze Lage der Verhältnisse wohl in zwei ungemein beweglichen Briefen des Maires von Köln, Wittgenstein, an den Maire von Mainz, Macké, geschildert (datiert 12. und 27. März 1813). Sie sind von einer Anzahl Eingaben und Beschlüssen begleitet, die den Mainzern zur Beurteilung und Nachachtung unterbreitet werden. Die drei wichtigsten derselben: „Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions rélatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche,“ das damit verbundene „Projet de règlement sur la police de la navigation du Rhin“ und „l'Adresse du conseil municipal à Sa Majesté l'Empereur“ sind in den Beilagen 2—4 abgedruckt. Sie geben ein vorzügliches Bild der Stimmung, die damals den rheinischen Handelsstand in den Stationsstädten beherrschte, kennzeichnen seine Stellungnahme zu den Grundpfeilern der damaligen Rheinschiffahrtsverhältnisse, zu den Fragen der „grofsen“ und „kleinen“ Schiffahrt, Frachtpreisregulierung, und vor allem zu Gildenorganisation und Umschlagszwang. Neben ängstlichem Festhalten an altüberkommenen Gerechtsamen, die man keinesfalls missen wollte, sind Regungen einer freieren Verkehrsauffassung unverkennbar (Die Briefe samt den beglaubigten Abschriften der Eingaben und Beschlüsse finden sich in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[2] Die kurz vorher noch so rührige Stadt Köln, die dem preufsischen Staate zugefallen war, wurde wohl an einem gleich selbständigen Auftreten vor der Kongrefskommission gehindert, wie es die „Freie Stadt Frankfurt“ und das „herrenlose“ Mainz wagen konnten.

Spiegelbild der auf dem Kongrefs herrschenden Strömungen festhalten. Meist ex ovo, von der historischen Entwicklung des Stapelrechts, ausgehend, suchen sie seine Nützlichkeit oder Notwendigkeit durch Beispiele zu belegen und mit mehr oder minder Scharfsinn die gegnerischen Aufstellungen zu zerpflücken. Es ist in allen dieselbe Melodie, die nur in anderen Variationen wiederkehrt. Im folgenden sollen daher blofs die wichtigsten Aufsätze knapp charakterisiert werden.

Die Gegner des Umschlagszwanges eröffnen den Reigen mit einer im Juni 1814 zu Frankfurt[1] erschienenen Schrift, unter dem Titel: „Welches Schicksal wird der 5. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rheinschiffahrt und einem freiern Völkerverkehr spricht, haben?“ Der anonyme Verfasser fühlt „den Herzensdrang“, alle mafsgebenden Persönlichkeiten zu bitten, sie sollten Sorge tragen, dafs es den neuen Grundsätzen nicht ähnlich gehe, wie ihren Vorgängern, den freieren Bestimmungen der Friedensschlüsse des 17. und 18. Jahrhunderts. Er wendet sich nach den geschichtlichen Ausführungen namentlich gegen die Meinungen, die der badische geheime Hofrat Gaum 1806[2] in seinen „Bemerkungen zum Octroivertrag“ geäufsert hatte und die darin gipfelten, dafs der Vorteil aus Beseitigung des Umschlagszwangs für „das Commerz und die teutsche Schiffahrt“ nicht so wichtig sei, als es den Anschein habe.

Unter den mehr offiziellen Streitschriften gewann die Abhandlung über „das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Maynz in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht“[3], die die letztgenannte Stadt an die Kongrefsmitglieder verteilen liefs, den anderen den Rang ab. Ausgehend von der „Geschichte und Gesetzlichkeit“ des Stapels werden in der ersten Abteilung die besonderen Streitigkeiten zwischen Mainz und Frankfurt wegen dieser Gerechtsame geschildert und der Nachweis geführt, dafs die Erlaubnis zu direkten Fahrten von der Mainstadt nach den Mittelrheinhäfen[4] stets nur ausnahmsweise gegeben und der diesbezügliche Zwist im Jahre 1808 im gleichen Sinne zu Ungunsten Frankfurts entschieden wurde. Des weiteren wird unter Hinweis auf ein Wort Montesquieus, dafs die Freiheit des Handels mit der ungehemmten Verfügungsfähigkeit der einzelnen nichts zu thun habe, der Nutzen des Stapels[5] unter allgemeinen Gesichtspunkten verteidigt und

---

[1] Frankfurt am Main (in der Andräischen Buchhandlung) 1814; VI und 66 S.

[2] Heidelberg (bei Mohr und Zimmer) 1806.

[3] 1814 ohne Angabe des Druckortes 66 S., auch abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten I, 3 S. 1—56.

[4] Ebenda § 4—7.

[5] Ebenda § 10—20.

behauptet, dafs er allein schnelle, sichere und doch billige Transporte verbürge und daher „ohne alle Ausnahme“ beizubehalten sei.

Mainz hatte zur Vertretung dieser Ansichten eine eigene Deputation, bestehend aus dem Grafen Franz von Kesselstatt, Baron Heinrich Mappes und Doktor der Rechte Philipp Heinrich Hadamar nach Wien geschickt. Die Berichte[1], welche diese Specialgesandten für die Heimat schrieben, wissen die Ereignisse, die sich damals am Donaustrande abspielten, ungemein lebendig wiederzugeben. Es sind unter dem Eindruck des Augenblicks festgehaltene Aufzeichnungen, wechselvoll in Ton und Ausdruck wie die Bilder im Kaleidoskop, bestimmt, eine in banger Erwartung harrende Bevölkerung über die grofsen Geschehnisse wie die Thätigkeit ihrer Abgeordneten zu unterrichten. So manche Frage bewegte ja die Einwohner der meist so fröhlichen Rheinstadt, die durch viele Monate nicht einmal wufste, welchem Herrn sie künftig zufallen werde. Aber um keine scheint sie sich gleich stark gekümmert zu haben, wie um die Erhaltung des gezwungenen Umschlags.

Anfangs sind die Briefe der Gesandten sehr hoffnungsfreudig, sie erzählen von Festlichkeiten und Hofgesellschaften, von Besuchen bei mafsgebenden Persönlichkeiten und dem Austausch der Meinungen mit diesem oder jenem. Mählich wird die Stimmung gedrückter; die Verhandlungen wollen keinen rechten Fortgang nehmen, die Ansicht derjenigen, die im Umschlag einen gehässigen Zwang erblicken, geeignet den Aufschwung des Handels zu hindern, gewinnt mehr und mehr an Boden. Danz, der Abgeordnete und Syndikus der Freien Stadt Frankfurt, überreicht den Kongrefsmitgliedern ein vom 24. September 1814 datiertes Promemoria[2], das die „veralteten Schiffergilden und Innungen und alle die lästigen Beschränkungen des Stapelzwanges“ aufs entschiedenste bekämpft.

Da es nicht ohne Eindruck bleibt und zudem durch die Veröffentlichung des Sendschreibens[3] eines Unbekannten über die Freiheit der Rheinschiffahrt die kräftigste Unterstützung erfährt, trachten die Mainzer Gesandten durch zwei neue Schriften die Scharte wieder auszuwetzen, indem sie die nach-

[1] Die Briefe der Abgeordneten mit den beiliegenden Berichten und Eingaben, die sich auf die Zeit vom 13. Sept. 1814 bis 5. April 1815 erstrecken, finden sich im M.St.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen). Sie sind nicht nur wirtschaftsgeschichtlich, sondern auch kulturhistorisch merkwürdig. Interessant ist beispielsweise die Thatsache, dafs die Post zwischen Wien und Mainz damals mindestens 16—18 Tage unterwegs war. Meines Wissens sind die ganzen Briefe seither nirgends bekannt gegeben.

[2] Abschrift desselben bei dem 10. Bericht der Mainzer Deputierten vom 21. Dezember 1814, Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten I, 3 S. 56–63.

[3] Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten I, 3 S. 55—84.

gesuchten Ausnahmen und Vergünstigungen[1] abweisen und den Gründen des Sendschreibens mit Gegengründen antworten[2]. Dem Inhalt nach sind diese neueren Aufsätze von den älteren etwas verschieden, indem sie weniger die durch die Geschichte bewiesene Gesetzlichkeit des Stapels wie seine praktische Unentbehrlichkeit betonen. Unterstützung finden sie in der gerade erschienenen „topographisch-statistischen Darstellung des Rheins" von dem ehemaligen Generaldirektor Eichhoff[3], neue Anfeindung durch das zweite Sendschreiben eines Unbekannten[4], das an Schärfe und Schneidigkeit dem ersten in keiner Weise nachsteht.

So lagen die Dinge, als die zur Regelung der Flufsschifffahrt ernannte Kongrefskommission ihre Sitzungen eröffnete. Inzwischen hatten sich aber die Verhältnisse praktisch gegen früher noch verschärft, da der interimistische Verwalter des Rheins, Graf zu Solms-Laubach, während der Blockade von Mainz durch Verfügung[5] vom 13. Mai 1814 die seither untersagten direkten Thalfahrten von Frankfurt nach dem Mittelrhein gestattet hatte.

Die Kommission handelte menschlich und politisch klug, indem sie angesichts dieser Sachlage nicht ohne weiteres zu einem Entscheide drängte, sondern beschlofs, erst einmal ruhig die Nächstbeteiligten um ihre Meinung zu fragen, um dann die aufgestellten Behauptungen in Ruhe prüfen zu können. Demgemäfs wurden Mappes von Mainz, Danz von Frankfurt und Eichhoff, der seitherige Generaldirektor des Octroi, zur dritten Sitzung berufen[6].

Am 20. Februar 1815 kamen die geladenen Parteien ausgiebig zu Wort[7]. Zunächst entwickelte Danz seine An

---

[1] „Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht . . . ." 1814 (ohne Angabe des Druckorts) 16 S.; Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten III S. 331—342.

[2] „Über die Freyheit der Rheinschifffahrt. Eine Beleuchtung zweyer zu Frankfurt erschienenen Schriftchen, besonders des Sendschreibens; als fernerer Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht . . . ." 1815 (ohne Angabe des Druckorts) 29 S.; Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten III S. 343-366.

[3] Köln am Rhein (gedruckt bei M. Dumont-Schauberg) im Oktober 1814.

[4] Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Zweites Sendschreiben von *** an ****. Auf dem Kongrefs gedruckt. 56 S. Oktav. Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten III S. 366—416.

[5] Abschrift der Verfügung in dem Promemoria der Mainzer Deputation an die Fürsten Metternich und Hardenberg. Weiter Kopie derselben bei 14. Bericht vom 14. Jan. 1815.

[6] Dieser Beschlufs wurde in der zweiten Sitzung vom 8. Febr. 1815 gefafst, nachdem Hollands Vertreter Baron de Spaen die Frage angeschnitten hatte; vgl. Klüber, Kongrefsakten III S. 21, 31 und 17. Bericht der Mainzer Deputierten vom 11. Febr. 1815.

[7] Der Bericht der Mainzer Abgeordneten hebt rühmend hervor,

sichten[1]. Er meinte, die Behauptung, der Stapel müsse wegen der natürlichen Beschaffenheit des Stromes beibehalten bleiben, werde hinfällig, durch den Hinweis auf die Thatsache, dafs, abgesehen von Getreideschiffen[2], die primitiven „Lauertannen", die aus leichten Tanndielen gezimmert waren, laut alter Erlaubnis von Basel bis Holland ohne Umschlag und ohne Gefahr gingen und dafs während der Frankfurter Messe selbst Mainschiffe von 2000 Centner Ladefähigkeit ungefährdet die Strecke Würzburg—Köln zurücklegten. Man habe überhaupt die Gefahren der Rheinschiffahrt bei weitem überschätzt. So gut wie auf der viel schwierigeren Donau und dem holländischen Teil des Stroms könne man auch auf der mittleren und oberen Linie desselben ohne Haltezwang auskommen. Aufserdem hindere der Umschlag die freie Konkurrenz, welche mehr als Schutzmafsregeln die Entfaltung des Handels fördere. Schliefslich bringe sein Wegfall noch den Vorteil, dafs man dann die Schifferverbindungen entbehren könne, die nicht mehr zeitgemäfs und unpraktisch seien.

Nächstdem kam Mappes[3] zu Wort, den Hadamar noch durch Zufügung einzelner Bemerkungen unterstützte. Sie hielten die Beispiele ihres Gegners für unerheblich und verteidigten den Umschlag, weil er Sicherheit, Schnelligkeit der Transporte und mäfsige Frachtpreise gewährleiste. Er allein ermögliche eine genaue Überwachung der Fahrten und den Zusammenhalt der Gilden, die Pflanzschulen tüchtiger Steuerleute seien; nur bei seiner Beibehaltung sei darauf zu rechnen, dafs der Verkehr stets die ihm dienlichen Fahrten bereit finde.

Zuletzt sprach Eichhoff, der neben den Streitenden die unabhängige Erfahrung vertreten sollte, aber eine wenig entschiedene Haltung einnahm. Nach einigen Wendungen und dem Hinweis auf Umfragen während seiner Octroiverwaltung, die ergeben hätten, dafs eine ganze Reihe von Städten für Umschlagszwang, Reihefahrten, polizeiliche Preisregelungen seien, erklärte er sich für Beibehaltung des seitherigen Umschlagsrechts unter gewissen Einschränkungen und Abänderungen[4].

Nach mancherlei weiteren Verhandlungen über andere Gegenstände wurde der Austrag des Streithandels in die nächste Sitzung vertagt. In dieser ward zuerst nochmals Eichhoff vernommen, der längere Ausführungen zur Verlesung brachte. Seiner Rede[5] kurzer Sinn war der, dafs er nicht

---

man habe sie ruhig und ohne Unterbrechung aussprechen lassen. (19. Bericht vom 22. Febr. 1815.)

[1] Klüber, Kongrefsakten III S. 33—35.

[2] A. a. O. S. 39.

[3] Klüber a. a. O. S. 35—37, 38.

[4] Klüber a. a. O. S. 37—39.

[5] Observations sur les articles 3, 4, 5 et 6 de la convention de l'octroi de la navigation du Rhin, bei Klüber a. a. O. S. 63—71.

von der Notwendigkeit, wohl aber von der grofsen Nützlichkeit eines gemäfsigten Umschlagszwanges überzeugt sei. Dabei sprach er aber seine Meinung so wenig entschieden und klar aus, dafs beide Parteien seine Worte zu ihrer Unterstützung anführen konnten.

Die folgende Abstimmung hat das Schicksal des rheinischen Stapelwesens in seiner letzten Ausgestaltung entschieden. Einmütig wurde die Abschaffung des gezwungenen Umschlags, wie ihn die beiden Stationsstädte bis zuletzt behaupteten, beschlossen. Es war dieser Entscheid nicht ausschliefslich durch das Gewicht der für ihn geltend gemachten Gründe hervorgerufen. Fast mehr erscheint er als die naturgemäfse Wirkung wirtschaftlicher Strömungen, die damals an Ausbreitung gewannen, denen die nächste Zukunft gehören sollte. Die Gesellschaft empfand die ihr überall entgegentretenden Polizeiordnungen längst nicht mehr als Schutz- sondern als Zwangsmafsregeln und suchte dieselben endlich abzuschütteln. „Man war es müde geworden, sich ewig gleich Kindern am Gängelbande führen zu lassen.“ In England hatte die neue Lehre von der Freiheit des Handels und Verkehrs, wie des ganzen Güteraustauschs, zuerst Aufnahme gefunden. Bei dem Wiener Kongrefs, wo Lord Clancarty mit Entschiedenheit die Anschauungen seines Vaterlandes vertrat, sind ihr für die verkehrstechnischen Fragen sämtliche Staaten Mitteleuropas beigetreten. Hatte ja gerade bezüglich der Rheinschiffahrt der Verfasser des ersten „Sendschreiben“ auf „das wohlwollende System“ von Adam Smith hingewiesen, „dessen Verkehrsfreiheit die Staaten, welche einen ganzen Weltteil ausmachen, den verschiedenen Provinzen eines grofsen Reichs ähnlich werden lasse“. Erlösung aus engehaltenen Schranken: das war es, was man von der durch den grofsen Schotten in gefälliger Form dargebotenen Lehre des wirtschaftlichen Liberalismus erwartete. Der natürliche Ausgleich des ungehinderten Wettbewerbs, die in der befreiten Privatindustrie liegende Kontrolle sollte an die Stelle eines Wustes von Formeln und Vorschriften treten.

Dabei war man sich teilweise bewufst, dafs die neue Freiheit nicht für alle Beteiligten gleich wertvoll sein werde. Man konnte sich denken, dafs etwa unter den Schiffern einzelne durch gröfsere Regsamkeit, Schlauheit, Thatkraft vor anderen einen Vorsprung erhielten und dafs letztere zum Aufgeben einer lang getriebenen Beschäftigung gezwungen würden. Aber deswegen wollte man doch nicht dem Fortschritt die Thüre verschliefsen, „wie die Türkei, welche wegen der vielen Abschreiber die Buchdruckereien nicht aufkommen liefs“.

Auch durch die natürliche Beschaffenheit des Strombettes, die den Umschlagszwang fordere, liefs man sich nicht mehr schrecken. Der Gedanke war ja zu einleuchtend, dafs, wenn

wertlosere Güter in den leichten, freigegebenen Fahrzeugen ungehindert die Strecken passierten, die anderen in besser gebauten Schiffsgefäfsen nicht viel gefährdeter seien. Wo aber das Verkehrsleben gewisser Mittelpunkte bedurfte, da sollte es sich solche selber zu schaffen wissen.

So hatten denn die Anschauungen des Liberalismus im Verkehrswesen über den absterbenden Merkantilismus den Sieg davon getragen. Alle Versuche, ihn noch in letzter Stunde zu vereiteln, wie sie etwa vermittelst Übergabe einer neuen Denkschrift[1] durch die Mainzer Deputation gemacht wurden, blieben vergeblich. Die Regierungen gaben baldigst ihre Zustimmung zu dem Beschlufs der Kommission zu erkennen[2].

Mit dem Entscheid über den Stapel war eigentlich nur ein Teil der Aufgabe, die den Regierungsvertretern übertragen war, gelöst. Noch blieben eine ganze Reihe einzelner Punkte, wie Frachttaxen, Berechtigung der Schiffergesellschaften, grofse und kleine Schiffahrt, übrig, die alle mehr oder minder mit dem Umschlagszwang zusammenhingen und durch seine Aufhebung berührt wurden. Mehr als sie hat die Abänderung der Rheinschiffahrtsverwaltung und die Schaffung einer Centralkommission die Gemüter in den nächsten Sitzungen beschäftigt.

Allgemein herrschte die Überzeugung von der Notwendigkeit einer obersten Behörde, deren Thätigkeit man sich ähnlich derjenigen dachte, welche die Octroidirektion seit 1804 ausgeübt hatte. Über Einzelheiten gab es mannigfache Wünsche. Die Pläne und Ausführungen, welche die Vertreter der Mächte vorlegten[3], schieden sich in vielen Punkten voneinander. Es machte sich namentlich unter den kleineren Staaten die Meinung geltend, dafs die Landeshoheit der einzelnen Territorien nicht mehr durch eine ununterbrochen thätige Behörde beschränkt werden dürfe, dafs man sich vielmehr mit einem Organ begnügen müsse, welches nur zeitweise, etwa halbjährig, zur Erledigung der notwendigen Geschäfte berufen werde. Diese Frage war um so wichtiger, weil, im Unterschied zu der bisherigen Übung, Befugnisse, die

---

[1] Observations de M.M. les députés de la ville de Mayence vom 24. Febr. 1815; übergeben in der 7. Kommissionssitzung vom 3. März 1815; Abschrift bei dem 20. Bericht der Deputierten vom 4. März 1815; Abdruck bei Klüber, Kongrefsakten III S. 187—197.

[2] Auf württembergischen Antrag wurde in der 7. Sitzung vom 3. März 1815 auch der seit 1808 zu Mannheim eingeführte gezwungene Umschlag ausdrücklich aufgehoben. Klüber, Kongrefsakten III S. 168, 169.

[3] In der 5. Sitzung vom 24. Februar 1815 wurden diesbezügliche Pläne durch die Vertreter von Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preufsen der Kommission unterbreitet; Abdruck derselben bei Klüber a. a. O. S. 87—104.

der gemeinsamen Leitung unterstanden hatten, den Einzelstaaten zurückgegeben werden sollten, wie Erhebung der Zölle, Erhaltung der Leinpfade und dergleichen mehr. Diese Neuregelung schien im Interesse der Länder am Mittel- und Niederrhein zu liegen, öffnete aber späterhin holländischer Willkür Thür und Thor und bedeutet bei ihrer decentralistischen Tendenz für die damalige Zeit einen Rückschritt gegen die straffere, weniger von wechselnden Interessen berührte Verwaltung im Sinne der Octroikonvention. Nicht weniger Mühe machte es, die vielen überkommenen Octroirenten zu begleichen, die unter die einzelnen Parteien verteilt werden mufsten [1].

Auch bei Beratung der Schiffahrtsverhältnisse auf den Nebenflüssen galt es manchen Zwiespalt zu verdecken. Oft standen die Ansprüche der Herrschaften an der Mündung denen des Oberlaufs entgegen, und nicht immer war es leicht, eine gemeinsame Linie zur Verständigung zu finden [2].

Dabei mufsten sich die Besprechungen noch durch manche Sonderfragen winden, welche die Feststellung allgemeiner Bestimmungen verlangsamten. Bald beklagte sich Strafsburg über Veränderungen, welche die provisorische Verwaltung im Schiffahrtswesen und an den Tarifen vorgenommen hatte [3], bald mufste wegen der Streitigkeiten unterhandelt werden, die zwischen Oldenburg und den Hansestädten wegen Aufhebung des Elsflether Weserzolls [4] geführt wurden.

Auch bei derartigen Konferenzen scheint Wilhelm von Humboldt die ausschlaggebende Rolle gespielt zu haben. Alle bedeutenderen Vorschläge und Entwürfe entsprangen seiner Feder, wie er überhaupt durch kluge Taktik und unermüdliche Arbeitskraft seinen Plänen meist den Durchbruch zu sichern wufste.

Allmählich gelang es, die Sonderinteressen der einzelnen Glieder mit den Forderungen, die das Gemeinwohl erheischte, in Einklang zu bringen. In der 12. Sitzung vom 24. März 1815 wurden die Schiffahrtsverhältnisse endgültig geordnet, und die neuen Verträge sofort durch die Bevollmächtigten

---

[1] Vgl. die hierhergehörigen Vorschläge und Entwürfe Humboldts: „Projet de redaction d'articles 28—30 (1—3) proposé par M. le baron de Humboldt“ in der 9. Sitzung vom 16. März 1815 und „Nouvelle Redaction d'articles ....“ in der 10. Sitzung vom 20. März 1815; Klüber a. a. O. S. 230—232, 240—244.

[2] Vgl. z. B. die Forderungen Badens und Württembergs, betr. die Schiffahrtsverhältnisse bei Mannheim und Heilbronn. (Klüber a. a. O. S. 169.)

[3] Vgl. Mémoire de la ville de Strassbourg, concernant les changemens opérés par l'administration provisoire de l'octroi du Rhin, dans la partie de la navigation et des tarifs (Abdruck bei Klüber a. a. O. S. 56—58) und die Rechtfertigung dieser Mafsnahmen durch Humboldt, sowie dessen Mémoire in der Sache (abgedruckt a. a. O. S. 155—166).

[4] Klüber a. a. O. S. 167, 174—182.

der acht gröfseren Mächte unterzeichnet. Die neun allgemeinen Artikel über die freie Schiffahrt auf Flüssen, die mehrere Länder durchströmen, sind der Wiener Kongrefsakte vom 9. Juni 1815 als unverletzlicher Bestandteil eingefügt worden[1]. Die Sätze, die sich auf den Rhein und seine Nebenflüsse beziehen, wurden ihr angehängt und sollten, wie die Konvention selber, vor jeder Verletzung geschützt werden[2].

Die „articles concernant la navigation des rivières qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états“[3] verpflichten die Regierungen, eine Übereinkunft bezüglich der Schiffahrtsverhältnisse zu treffen, unter Zugrundelegung der in ihnen enthaltenen Sätze. Als solche gelten in erster Linie die Freiheit der Fahrten für jeden, der sich der allgemeinen Ordnung fügt, und Einförmigkeit im System der Gebührenerhebung. Die Abgaben selbst sollen unveränderlich und möglichst unabhängig von der Beschaffenheit der Waren sein, um die Abfertigung zu erleichtern. Ihr Betrag darf die seither eingegangenen Summen keinesfalls überschreiten; vielmehr soll man bei Abfassung der Tarife von dem Gesichtspunkte sich leiten lassen, dafs die Erleichterung der Schiffahrt den Handel fördert (du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation). Das für den Rhein festgesetzte Octroi kann für diese Verhältnisse als Vorbild dienen. Die Zahl der Erhebungsämter ist möglichst zu vermindern. Nirgends dürfen neue Stapel- oder gezwungene Umschlagsrechte errichtet werden; die bereits bestehenden sind nur beizubehalten, wenn die Uferstaaten sie ohne Rücksicht auf örtliche Interessen für Handel und Schiffahrt im allgemeinen zuträglich erachten. Die Mauten (Grenzzölle) haben mit den Schiffahrtsgebühren nichts gemein, doch ist dafür zu sorgen, dafs ihre Erhebung den Fahrtenverkehr nicht hindert. Jeder Uferstaat übernimmt die Unterhaltung der Leinpfade, die über seinen Boden hingehen und die erforderlichen Arbeiten im Bette des Flusses, soweit er sein Gebiet durchströmt.

Dies sind im wesentlichen die allgemeinen Richtlinien, innerhalb deren sich die Reglements der einzelnen Ströme zu bewegen hatten. Für den Rhein und seine Nebenflüsse waren dieselben weiter ausgearbeitet.

Das Rheinschiffahrtssystem[4] sollte soviel wie irgend mög-

---

[1] Art. 108—116. Klüber, Kongrefsakten VI S. 89—92.

[2] Art. 117. Klüber, Kongrefsakten VI S. 92, 203. Vgl. noch Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 119 Anm. 3.

[3] Abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten VI S. 89—92, III S. 254 bis 257; Herman, Sammlung der Gesetze S. 538—540; in deutscher Sprache ebenda S. 150—153.

[4] Articles concernant la navigation du Rhin 1—32; abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten III S. 257—275; Herman, Sammlung der Gesetze S. 542—556; in deutscher Sprache ebenda S. 131—146.

lich auf alle Teile und Verzweigungen des Stroms (embranchements et confluens), namentlich auch auf die Strecken zwischen Basel und Strafsburg und von der niederländischen Grenze bis zu den Mündungen ausgedehnt werden. Die Abgaben von beförderten Waren und die Schiffsgebühr (Recognition) blieben ungefähr dieselben wie nach der Konvention von 1804; das Gleiche galt von den Erhebungsämtern, nur dafs dort jetzt die Gelder für Rechnung der einzelnen Uferstaaten und durch deren eigene Beamte einkassiert wurden, die allerdings die Befolgung der Schiffahrtsordnung eidlich versprachen.

Zur Überwachung des Schiffahrtsbetriebs wurde eine Centralkommission eingesetzt, welche zugleich den amtlichen Austausch unter den Uferstaaten zu vermitteln hatte und als Berufungsinstanz in Schiffahrtsangelegenheiten galt. Sie bestand aus den sieben Vertretern der Uferstaaten und versammelte sich jeden November, wenn nötig auch im Frühjahr zu Mainz. Aufserdem war zur Erledigung der laufenden Geschäfte und Leitung der Verwaltung ein Oberinspektor berufen, dem zwei Unterbeamten für die einzelnen Stromstrecken beigesellt waren. Der Oberinspektor wurde von der Centralkommission auf Lebenszeit durch absolute Stimmenmehrheit gewählt, jedoch so, dafs von einer idealen Anzahl Stimmen Preufsen $^1/_3$, die übrigen deutschen Staaten ebenfalls $^1/_3$, Frankreich und Holland je $^1/_6$ erhielten. Die Inspektoren sollten vor der Centralkommission Rechnung legen und ihr regelmäfsige Berichte erstatten, damit sie jährlich eine ausführliche Übersicht über den Zustand der Schiffahrt, ihre Fortschritte und Veränderungen ablegen könnte.

Im Anschlufs an diese Bestimmungen allgemeiner Natur wurden in besonderen Verfügungen die Stapelrechte und die mit ihnen zusammenhängenden Gerechtsamen irgend welcher Art für alle Plätze gänzlich beseitigt. Desgleichen wurden alle Monopole und Privilegien einzelner wie ganzer Gilden aufgehoben.

Die Nachen und Schiffe der Verwaltung führten aufser dem Wappen des Uferstaates zur näheren Bezeichnung das Wort „Rhenus“ und hatten gleich den Kassen und Erhebungsstellen alle Rechte der Neutralen im Kriege.

Da man sich auf dem Kongrefs nur über diese allgemeinen Grundzüge einer Rheinschiffahrtsordnung verständigt hatte, wurde schliefslich noch verfügt, dafs alle näheren Ausführungen über Tarifwesen und gerichtliches Verfahren, Schiffsbehandlung wie Gilden u. dergl. mehr einer noch auszuarbeitenden endgültigen Verordnung vorbehalten bleiben sollten. Wie dieser Plan zur Ausführung gebracht wurde, soll weiter unten erzählt werden. Schneller als er kam die Aufteilung der auf dem Octroi lastenden Renten und Pensionen zu stande, die

durch die deutschen Uferstaaten mit verhältnismäfsigen Ansprüchen an Frankreich übernommen wurden [1]. Die schiedsrichterliche Entscheidung über die dem Rheinschiffahrtsoctroi auferlegten direkten Renten wurde der Wiener Reichshofratskommission übertragen, die sich derselben durch Urteil vom 26. März 1816 entledigte [2].

Die Bestimmungen für die Nebenflüsse des Rheins [3], die zunächst in Specialsitzungen beraten und dann zusammengefafst waren, sind den oben erörterten Principien angepafst. Auch für sie sollte Verkehrsfreiheit gelten; zugleich wurde den Schiffern dieser Flüsse der Wasserbetrieb auf dem Hauptstrome unter denselben Bedingungen wie dessen Anwohnern gestattet. Umschlagszwang und Monopole blieben fürderhin ohne Geltung. Insbesondere wurde den Uferstaaten von Main und Neckar wie Mosel und Maas verboten, die Schiffahrtsgebühren über die Tarife vom Anfang des Jahrhunderts zu erhöhen; die neuen Zollsätze sollten, soweit es die Umstände erlaubten, dem Rheinoctroi nachgebildet werden.

---

[1] Klüber a. a. O. S. 270—273; Herman a. a. O. S. 141—145.

[2] Abdruck derselben bei Herman a. a. O. S. 556—560; vgl. noch ebenda S. 142, 143 Anm.

[3] Articles sur la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut bei Klüber a. a. O. S. 245—247; Herman a. a. O. S. 540—542; in deutscher Sprache ebenda S. 147—149.

Zweites Kapitel.

Die Verhandlungen der Centralkommission für die Rheinschiffahrt über Vollzug der Wiener Konvention.

§ 8.

Ein bedeutsamer Schritt war in Wien geschehen. Neben all den Europa bewegenden Länderteilungen hatte eine nicht sehr in den Vordergrund tretende Kommission Grundsätze festgestellt, die für die Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert von weittragendster Bedeutung werden sollten. Die Freigabe der Wasserstrafsen, insbesondere die Freiheit der Rheinschiffahrt von dem Punkte, wo der Flufs fahrbar wird, bis zum Meer, wurde unverblümt und rückhaltslos von den Vertragsmächten zum Grundsatz erhoben. Man hat darin nicht mit Unrecht den fruchtbarsten Gedanken gesehen, den der ganze, sonst nicht allzu rühmlich[1] verlaufene Kongrefs zeitigte. Nur seine Verwirklichung konnte mit den alten, teilweise aus dem Mittelalter überkommenen Verhältnissen aufräumen und für eine ungehinderte Entwicklung der Schiffahrt die nötige Grundlage schaffen. Die Beseitigung des Stapelzwangs und der Schiffermonopolien, die Aufgabe manch anderer Beschränkung erscheinen als bedeutsame Schritte einer liberalen Verkehrsauffassung, wenn man erwägt,, welche Vorurteile diesen Mafsnahmen seither im Wege gestanden und verhindert hatten, dafs ein grofser, von der Natur überaus begünstigter Wasserweg wie der Rhein, angesichts der mangelhaften Verkehrsver-

[1] Mit feiner Ironie geifselt die Gräfin Potocka in ihren Memoiren die Stimmung auf dem Wiener Kongrefs, wenn sie behauptet, „dafs die Souveräne, wie Kinder, die die Aufsicht des Schullehrers los sind, sich der Freude hingaben, wieder Herren in ihrem Hause zu sein. Sie glaubten, sie hätten nun nichts mehr zu fürchten. Ein jeder wählte sich seine Dame“. — Die Memoiren der Gräfin Potocka 1794—1820; veröffentlicht von Kasimir Stryenski. Nach der 6. franz. Aufl. bearbeitet von O. Marschall von Bieberstein; Leipzig (Schmidt u. Günther) S. 242.

bindungen auf dem Lande, in vollem Umfange ausgenützt wurde.

Ein Nachteil jedoch haftete an den Beschlüssen der Wiener Schiffahrtskommission. Es waren nur „Grundsätze“, die ausgesprochen waren, keine Vorschriften, die unmittelbar in Vollzug gesetzt werden konnten. Die aufgestellten Normen fanden keine Ergänzung in der Möglichkeit, sie, wenn nötig, zwangsweise durchzusetzen. So dauerte es denn noch 16 Jahre, bis die Vertragsbestimmungen sämtlich in Wirksamkeit traten. Erst nach dieser langen Zeit eines fortgesetzten Kampfes unter den Regierungen wie den beteiligten Interessenten wurden die Versprechungen des Wiener Kongresses eingelöst.

Artikel 31 der Konvention über die Rheinschiffahrt verlangte von den Uferstaaten die sofortige Ernennung von Bevollmächtigten für die Centralkommission, die bereits am 1. Juni 1815 in Mainz zusammentreten sollte. Es war zugleich bestimmt, dafs die seitherige provisorische Verwaltung die Leitung der Rheinschiffahrtssachen an die Centralkommission und die Behörden der Uferstaaten abzugeben hatte. Um die Mafsregeln zum Vollzug dieser Anordnungen zu beschleunigen, überreichte Wilhelm von Humboldt am 7. April 1815 den Vertretern der Mächte eine Note[1], die vorschlug, die Auswahl der Mitglieder für die Centralkommission unverzüglich vorzunehmen, den Grafen Solms-Laubach, als den Vorsteher der provisorischen Verwaltung des Octroi, aufzufordern, sein Amt am 1. Juni zu Händen der neugeschaffenen Behörde niederzulegen und den früheren Generaldirektor des Octroi Eichhoff zur Vorbereitung des künftigen, endgültigen Reglements zu veranlassen.

Weder der eine noch der andere Punkt kam in der vorgeschriebenen Zeit zur Erledigung. Erst nach Überwindung vieler Schwierigkeiten, die zum Teil daher rührten, dafs die Anweisung zur Übergabe der Geschäfte nicht rechtzeitig eingetroffen war, konnte die Centralkommission, die am 5. August 1815 erstmalig zusammengetreten war, die Übernahme der gesamten Verwaltung für den 10. Oktober 1817 ankündigen[2]. Aber auch damit war nichts Fertiges, sondern nur ein Provisorium geschaffen. Der bestehende Geschäftsgang blieb unverändert und sollte erst nach Erlafs der sog. „interimistischen Instruktion“ anders geregelt werden. Demnach fuhren die Rheinschiffahrtsbeamten fort, sich in allen Angelegenheiten, die den

---

[1] Abgedruckt bei Klüber, Kongrefsakten III S. 275—277; in deutscher Sprache bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 12, 13.

[2] Die Proklamation der Centralkommission ist in deutscher und französischer Sprache abgedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1823 S. 20—23 Anm.

laufenden Dienst betrafen, an die „subdelegierte Kommission“ in Mainz zu wenden, die nunmehr den Namen „provisorische Verwaltungskommission für die Rheinschiffahrt“ erhielt. Das Personal der Erhebungs- und Kontrollämter trat in den Dienst desjenigen Herrschers, in dessen Gebiet der Ort seiner Anstellung lag, blieb aber gleichzeitig der Centralkommission und der provisorischen Verwaltungsbehörde in allen Dingen, die seine Amtsverrichtungen betrafen, untergeordnet.

Es war ohne weiteres klar, dafs die neue Ordnung, die auf Grund der Wiener Bestimmungen die Verhältnisse am Rhein dauernd umgestalten sollte, nicht in wenigen Wochen oder Monaten fertiggestellt werden konnte. Bis zu ihrem Erlafs trat ein Zwischenzustand ein, für den besondere Mafsnahmen getroffen werden mufsten, zumal die Octroikonvention von 1804 im Laufe der provisorischen Verwaltung Abänderungen erlitten hatte, gegen die zum Teil schon in Wien Einwendungen erhoben wurden. Das Kongrefskomitee verfiel daher auf den Gedanken, einstweilen eine „interimistische Instruktion“ in das Leben zu rufen, „durch welche verordnet wird, dafs bis zur Erscheinung und Sanktionierung des neuen Reglements die Konvention von 1804 befolgt werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche bereits durch die jetzigen Verfügungen aufgehoben sind, oder durch andere Vorschriften jetzt schon ersetzt werden müssen“.

Man sollte meinen, die Schaffung und Genehmigung einer derartigen Einrichtung für die Zwischenzeit sei ohne viel Schwierigkeiten von statten gegangen. Dennoch wurde betreffs ihrer weder in den nächsten, noch in späteren Jahren eine Einigung unter den Uferstaaten erzielt.

Am 5. August 1816 fand die erste Beratung der Centralkommission statt. Wenige Tage später, am 12. desselben Monats, wurde ihren Mitgliedern durch Eichhoff der Entwurf[1] zu einer interimistischen Instruktion unterbreitet, der sich eng

[1] Die wichtigsten Entwürfe und die Verhandlungen der Centralkommission in der ersten Zeit finden sich bei „Eichhoff, Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Kongrefskomitees für die Freiheit der Flüsse; sowie der Berathungen der im Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Centralkommission. Gegenwärtige Lage dieser Beratungen. Mainz 1819“. Der offizielle Wortlaut der Protokolle wird dabei von einem, freilich stark subjektiv gefärbten Text des ehemaligen Generaldirektors des Rheinschiffahrtsoctroi begleitet. Eine grofse Anzahl weiterer Protokolle und Beschlüsse der Centralkommission aus der Zeit nach dem 30. August 1817 ist in den „Beiträgen zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt“ abgedruckt, die von dem bayrischen Hofrat und bevollmächtigten Kommissär für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bei der Centralkommission zu Mainz herausgegeben wurden. Mainz 1818 ff. Über das Verhältnis beider Werke und ihrer Autoren zu einander vgl. die Präsidialrede des badischen Bevollmächtigten in Naus Beiträgen II S. 105 und Eichhoffs „Erläuternde Bemerkungen“.

an die Bestimmungen der Octroikonvention schloſs und Abänderungen derselben nur vorschlug, soweit er sie durch die Grundsätze des Wiener Kongresses namentlich betreffs des Umschlagszwangs für geboten hielt[1]. Seine Ansichten wurden nicht von allen Mitgliedern der Kommission beifällig aufgenommen; einige derselben wünschten, man solle auch Gergens und von Auer, zwei Mitglieder der subdelegierten Verwaltungskommission, um ihre Meinungen befragen. Deren Äuſserungen gingen dahin, daſs die Reste des Stapels und die Privilegien der Schiffergilden bis zum Erlaſs der endgültigen Verordnung zu bewahren seien, und daſs man auch an der Art der Gebührenerhebung und den Verhältnissen des Dienstpersonals bis dahin nichts ändern solle.

Die Meinungen über diese Vorschläge blieben um so mehr geteilt, als wechselseitiges Miſstrauen die Bevollmächtigten der Uferstaaten an rückhaltsloser Aussprache hinderte.

Allmählich trat jedoch eine neue Idee immer mehr in den Vordergrund, die den vollen Genuſs der freien Schiffahrt unbedingt und sofort verlangte, die forderte, nicht nur die gezwungenen Umschlagsrechte von Mainz und Köln, sondern auch alle darauf Bezug nehmenden Einrichtungen, das ganze Hafen- und Krahnenwesen, das Eichhoff vorläufig beibehalten wollte, müſsten ohne weiteres abgeschafft werden. Der nassauische Kommissar übernahm es, eine interimistische Instruktion in diesem Sinne zu entwerfen[2]. Obschon Eichhoff sofort seine kritischen Bemerkungen[3] über dieselbe kundgab, wurde sie doch zur Beratung gestellt. Damit war auch rein äuſserlich der durch die Kongreſsakte art. 31 vorgeschriebene Weg verlassen, der ausdrücklich die Octroikonvention von 1804 in den Sätzen der notwendigen vorläufigen Verordnung, soweit als angängig, festgehalten wissen wollte.

Gegen Nassaus Vorschlag erhoben diejenigen Widerspruch, die nicht für beschleunigte Aufhebung der Umschlagsrechte waren, anderseits aber auch der Bevollmächtigte der Niederlande, dem jener Entwurf noch nicht genug zu bieten schien. Es war nämlich in demselben vorgesehen, daſs die holländischen Schiffer von den neu einzuführenden Begünstigungen bis zur Vollendung und allgemeinen Billigung einer definitiven Verordnung ausgeschlossen bleiben sollten. Durch letztere Maſsnahmen glaubte man am besten den thatsächlichen Verhältnissen gerecht zu werden und zugleich auf die Niederlande einen gewissen Druck ausüben zu können, da diese, nach-

[1] Vgl. Beilage I bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 146—148.

[2] Die Hauptartikel dieses Entwurfs sind abgedruckt bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung. Beil. II S. 148—150.

[3] Die wichtigsten dieser „Bemerkungen“ finden sich bei Eichhoff a. a. O. Beil. III S. 150—159.

dem sie wenige Jahre sich der Octroierhebung gefügt hatten, sofort nach dem Pariser Frieden auf ihrer Stromstrecke wieder zur Einführung der alten Zölle und eines lästigen Douanensystems geschritten waren.

Auf die angedeutete Weise waren wieder 2 Monate (8. Oktober — 3. Dezember 1816) unter nutzlosen Streitigkeiten verstrichen. In dieser Lage erhielten die Vertreter Badens und Hessens den Auftrag, einen neuen Entwurf unter Berücksichtigung der Resultate des vorhergehenden Meinungsaustauschs zu fertigen. Auch gegen ihn[1] sind von Eichhoff, der sich an den Wortlaut des Art. 31. der Kongreſsakte hielt, und dem die Schonung seines Ideales, der Octroikonvention, am Herzen lag, eine Reihe von Einwendungen[2] erhoben worden. Er trat dabei entschieden für eine beschleunigtere Abfassung der interimistischen Instruktion ein; die Zwischenzeit bis zum Erlaſs des definitiven Reglements könne dann benutzt werden, um mit Holland über die Stromteile, die als Zweige des Rheins behandelt werden sollten und über die Grenzen, „wo die Fluſsfahrt anfängt und aufhört“, eine Einigung zu erzielen.

Inzwischen suchte Preuſsen, das den badisch-hessischen Entwurf als zu weitgehend verworfen hatte, diesen durch selbständige Gegenvorschläge[3] zu beseitigen, die es am 14. Nov. 1816 der Centralkommission vorlegte. In ihnen wurde zum ersten Male ganz rückhaltslos darauf hingewiesen, daſs man von der Handhabung des Umschlagszwangs „faktisch“ nicht früher ablassen werde, als die endgültigen Reglements verkündet würden, welche die Octroikonvention von 1804 in allen Stücken ersetzen könnten.

Da diese preuſsischen Grundsätze das Schicksal ihrer Vorgänger teilten und gleich ihnen von der Mehrzahl der Bevollmächtigten verworfen wurden, beschloſs man ein Komitee von 4 Kommissaren niederzusetzen, die sich über einen „letzten Entwurf“ einigen sollten. Ein solcher[4] schien nach seiner Ausarbeitung durch die Vertreter Preuſsens, Bayerns, Badens und Hessens allgemeinen Beifall zu finden. Allein nach seiner ersten Durchberatung in der Sitzung des 3. Dezember 1816 machten sich in den folgenden Tagungen während desselben Monats immer mehr Bedenken gegen ihn geltend[5]. Die wider-

[1] Seine Hauptartikel sind abgedruckt bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung Beil. IV S. 159—164.

[2] Vgl. Eichhoff a. a. O. S. 31—35.

[3] Die Hauptartikel dieses preuſsischen Entwurfs finden sich bei Eichhoff a. a. O. Beil. V S. 164—166. (Die Überschrift S. 164 enthält einen Druckfehler; es muſs heiſsen 14. Nov. 1816.)

[4] Vgl. den Auszug desselben bei Eichhoff a. a. O. Beil. VI S. 166—168.

[5] Eichhoff giebt die widerstreitenden Ansichten der Kommission im einzelnen wieder (a. a. O. S. 40 ff.).

streitenden Anschauungen Preufsens wie der Niederlande spitzten sich schärfer zu und traten in den Vordergrund des Interesses. Holland verlangte, dafs man bei der thatsächlichen Aufhebung des Stapels und der Schiffermonopolien von jeder Einschränkung für seine Schiffe Abstand nehme. Preufsen anderseits wollte nur einwilligen, wenn die neuen Mafsnahmen auch für die holländische Rheinstrecke vom 1. März des kommenden Jahres verbindende Kraft hätten. Der niederländische Kommissar hinwieder erklärte diese Forderung Preufsens für voreilig und unannehmbar, „weil die allgemeine und einförmige Gesetzgebung für die Schiffahrt des konventionellen und niederländischen Rheins, laut der Wiener Akte erst nach der Verfertigung und Sanktionierung der definitiven Reglements ihre Vollziehung finden könne".

Es waren die Schachzüge zweier Parteien, die unter dem Gesichtspunkt, der „do ut des"-Politik verhandelten. Die Niederlande beharrten auf ihrem Standpunkt, dafs die interimistische Instruktion mit der Schiffahrt auf ihrer Stromstrecke nichts gemein habe, während Preufsen auf Sondervorteile nicht verzichten wollte, solange ein anderer Staat seine Interessen denen der Gesamtheit vorzog. Vor einer Vergewaltigung mittelst Mehrheitsbeschlüssen wufste es sich dadurch zu schützen, dafs es die Ansicht verfocht, auch die interimistische Instruktion könne, ebenso, wie dies für das definitive Reglement bestimmt war, nur nach Einwilligung sämtlicher Uferstaaten[1] in Wirksamkeit treten.

Die übrigen Kommissare verfochten weniger entschiedene Meinungen. Hessens Vertreter ging namentlich bei den Fragen des Umschlagszwangs und der Schifferrechte im Schlepptau Preufsens, da er auf diese Weise den Mainzern die Vorteile des Stapels noch bewahren konnte. Nassau dagegen unterstützte meist die Niederlande, nicht nur aus Familienrücksichten, die die Zweige des oranischen Hauses verbanden, sondern auch aus Rivalität gegen die Sondergerechtsame von Mainz, die dem Verkehr seines Biebricher Hafens vielfachen Abbruch thaten. Frankreich und die süddeutschen Mittelstaaten neigten bald auf die eine, bald auf die andere Seite, suchten mitunter zu vermitteln, ohne doch die Entwicklung der Angelegenheiten merklich fördern zu können.

Eine Verständigung war nicht zu erzielen, und auch ein neuer Vergleichsvorschlag Preufsens vom 24. Januar 1817, der in der Sitzung vom 31. desselben Monats in Form eines weiteren Entwurfes vorlag, wurde fallen gelassen, nachdem man mehr als zwei Monde über ihn beraten hatte. Am 22. April schlug dann der preufsische Kommissar vor, mit

[1] Über die Verhandlungen wegen dieser Frage vgl. Eichhoff a. a. O. S. 56—61.

Hintansetzung aller anderen Geschäfte zur Abfassung des „definitiven Reglements“ zu schreiten, da man mit den fruchtlosen Erörterungen über eine „interimistische Instruktion“ nur unnütz die Zeit vergeude. Die endgültige Rheinschiffahrtsordnung könne seinen Wünschen wie den Forderungen Hollands Rechnung tragen. Als Grundlage für diese Arbeiten empfehle sich die soeben im Druck erschienene Arbeit des ehemaligen Generaldirektors Eichhoff[1], die bei Besprechung der einzelnen Artikel als Wegweiser dienen könne. Für den Zustand bis zu diesem Zeitpunkt, während dessen, wie bemerkt, der Schiffahrt noch nicht der Genuſs der ganzen Freiheit verschafft werde, rate er, eine Instruktion zu erlassen, deren Entwurf ebenfalls Eichhoff zu übertragen sei.

Als zeitlicher Präsident der Centralkommission lieſs der preuſsische Vertreter Jacobi in der That an den ehemaligen Generaldirektor die Einladung gelangen, unverzüglich eine neue Instruktion unter möglichster Berücksichtigung der seitherigen Miſshelligkeiten auszuarbeiten. Dieser sog. „conciliatorische“ Vorschlag[2] wurde im Verein mit einem ausführlichen Bericht[3] seines Verfassers am 31. August 1817 der Kommission unterbreitet. Wieder einmal schien es, als ob Ruhe nach dem Sturme eintreten wolle. Die beiden heftigsten Widersacher, Preuſsen und Niederlande boten sich die Hände, der „Geist der Einigung, der ihre Erklärungen beseelte“, lieſs hoffen, daſs die übrigen Mächte sich der Annahme des conciliatorischen Entwurfs ebenfalls nicht widersetzen würden. Allein es kam auch diesmal anders.

Der Streit begann wieder ernstlich, nachdem schon vorher zwischen Preuſsen und Holland wegen der künftigen Gestaltung des Verifikationssystems auf dem Niederrhein Noten[4] ausgetauscht waren, durch eine in der Sitzung vom 7. Oktober abgegebene Erklärung des nassauischen Kommissars, welche die in Frage stehende Instruktion verurteilte und auf der „sofortigen Aufhebung des Umschlagsrechtes mit allen seinen

---

[1] Projet du Règlement définitif concernant la navigation du Rhin, son administration, sa police, et les droits à y percevoir; précédé du rapport général développant les principes et les motifs qui ont servi de base à ce travail, présenté à la commission centrale par J. J. Eichhoff etc. Mayence (février) 1817.

[2] Abgedruckt bei Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schiffahrt I S. 1—15. Naus Beiträge werden im folgenden stets nach Bänden citiert.

[3] Der wesentliche Inhalt des Berichts findet sich bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 68—73.

[4] Erklärung des königl. niederländischen Bevollmächtigten über die künftigen Maſsregeln eines genauen Verifikationssystems auf dem königl. niederländischen Rhein. Abgegeben den 19. September 1817 zu dem 64. Protokoll; abgedruckt bei Nau, Beiträge I S. 17—23; Gegenäuſserung des königl. preuſs. Bevollmächtigten vom 23. Sept. 1817 im 65. Protokoll bei Nau a. a. O. I S. 23, 24.

Folgen" bestand[1]. Preufsen blieb natürlich die Antwort auf die erhobenen Vorwürfe und Forderungen nicht schuldig, trat denselben vielmehr am 10. Oktober nachdrücklich entgegen[2], indem es unter anderem hervorhob, durch den letzten Entwurf werde die niederländische Regierung nicht „ausdrücklich" von den Vorteilen der Stapelfreiheit ausgenommen, dieselbe behalte es in ihrer Macht, sich schon vor Erlafs des definitiven Reglements die gleichen Rechte wie die übrigen zu erwerben. Nach weiterem Meinungsaustausch[3], an dem sich auch der Vertreter Hollands beteiligte, gab der preufsische Kommissar in der Sitzung vom 24. Oktober eine Note zu Protokoll, worin er die von der Centralkommission an ihn gestellte Frage[4]: „Welche Forderungen seine Regierung traktatgemäfs an die Niederlande wegen der Freiheit der Schiffahrt während des Interimistikums machen zu dürfen glaube?" beantwortete[5]. Von der niederländischen Regierung werde erwartet, so führte er aus, sie möchte endlich zugeben, dafs mit der Beratung des definitiven Reglements begonnen werde, und Abstand nehmen von dem Begehren, den „status quo auf dem sog. konventionellen Rhein (zwischen Strafsburg und Lobith) vor der Sanktion dieser endgültigen Verordnung zu ändern". Die gröfsten Schwierigkeiten einer Einigung böte die Behauptung des niederländischen Kommissars, „dafs frei bis ans Meer und bis ins Meer" zwei sehr verschiedene Dinge seien, und die Thatsache, „dafs der niederländische Rhein für die Mitinteressenten nie etwas anderes als gleichsam ein Krebsloch (cul de sac) werden könne, in dessen Grunde die Douaniers steckten, solange alle von dem Meere auf den Rhein kommenden Waren, sowie jene, welche Lobith passierten, den Mautgebühren, ohne irgend ein Mittel ihnen zu entgehen, unterworfen bleiben müfsten, sodafs Artikel 22 der Wiener Akte auf der niederländischen Rheinstrecke ganz illusorisch würde". „Der preufsische Hof werde nie zugeben, dafs während des Interimistikums die bestehende Schiffahrtsordnung umgeworfen werde, insoweit sie Holland verhindere, Universalerbe der Schiffahrt und des Rheinhandels zu werden."

---

[1] Beurteilung der interimistischen Instruktion durch den herzogl. nassauischen Bevollmächtigten. Abgegeben den 7. Oktober 1817 im 69. Protokoll; bei Nau a. a. O. I S. 24—37. Sie ist in der Darstellung der Hauptmomente der seitherigen Verhandlungen hauptsächlich gegen Preufsen gerichtet.

[2] Bemerkungen des königl. preufs. Kommissars vom 10. Okt. 1817 bei Nau a. a. O. S. 37—41.

[3] Die Erklärungen der verschiedenen Kommissare sind gedruckt bei Nau a. a. O. I S. 41--49.

[4] Vgl. Nau a. a. O. I S. 49 unten.

[5] Vgl. die unmittelbare Antwort im 71. Protokoll (Nau a. a. O. I S. 50), die Erklärung im 72. Protokoll vom 24. Oktober 1817 (Nau I S. 52—54) und die Nachträge dazu im 73. Protokoll vom 28. Okt. 1817 (Nau I S. 54—60).

Die niederländische Regierung liefs sich durch diese Ausführungen von ihren Forderungen nicht abbringen und suchte nur, alle Schuld an dem Stillstehen der Verhandlungen Preufsen in die Schuhe zu schieben[1], dessen Vorschlag ein Versuch sei, um von dem „conciliatorischen Instruktionsprojekt, das es bereits förmlich angenommen habe, wieder loszukommen.“

Ob diese Ansicht einen scheinbaren Grund hatte, mag dahingestellt bleiben; jedenfalls war den Kommissionsmitgliedern klar geworden, dafs an eine Vollziehung des conciliatorischen Entwurfs füglich nicht mehr gedacht werden konnte[2]. Das Präsidium beauftragte daher den Generaldirektor Eichhoff, in Verbindung mit Inspektor Ockhart und Stationskontrolleur Wenzel ein anderes Instruktionsprojekt — es war dies bereits das achte seit Beginn der Tagungen — im Sinne der Erklärungen vorzulegen, welche die Centralkommission am 11. November 1817 zu Protokoll gegeben hatte[3]. Nach ihm sollten die Staaten des konventionellen Rheins durch sofortige Aufhebung des Stapels in den Genufs der Freiheit treten, die niederländische Schiffahrt jedoch erst von dem Augenblicke an, da

1. die Abgaben auf dem holländischen Rhein auf den Tarif, wie solcher zur Zeit des Wiener Vertragsschlusses bestand, herabgemindert würden,

2. alle Douanenuntersuchungen auf dem Rhein, solange die Waren nicht ausgeladen und zur Landeseinfuhr deklariert würden, aufhörten,

3. alle niederländischen Schiffe am ersten Erhebungsbureau sich über Aiche und Manifeste ausweisen könnten und

4. den Schiffern des konventionellen Rheins die Rückfracht in den Niederlanden gesetzlich weder mittelbar noch unmittelbar erschwert würde.

Auch diese Arbeit[4], die der bayrische Kommissar mit schwungvollen Worten „als Übergang zur vollen Freiheit für den Handel und die Schiffahrt“ ankündigte[5], wurde von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Nassau willfährig an-

---

[1] Antworten des niederländischen Bevollmächtigten auf die preufsischen Erklärungen in der Sitzung vom 28. Oktober 1817 bei Nau a. a. O. I S. 60–67.

[2] Vgl. die Protokolle der 74. Sitzung vom 4. November 1817 (Nau a. a. O. I S. 67–86) und die Erklärung des niederländischen Bevollmächtigten in der 75. Sitzung vom 11. November 1817 (Nau a. a. O. S. 86–95).

[3] Dieselben finden sich bei Nau a. a. O. S. 95 ff.

[4] Dieselbe ist gedruckt bei Nau a. a. O. S. 103–133.

[5] Präsidialvortrag zur Prüfung des neuen Entwurfs einer interimistischen Instruktion im 80. Protokoll vom 7. Januar 1818 (Nau a. a. O. I S. 99–103).

genommen[1]. Die Vertreter Hollands und Preufsens behielten sich ihre Entscheidung vor, bis sie die Wünsche ihrer Regierungen eingeholt hätten. Am 6. Februar gab dann der erstgenannte eine Note zu Protokoll[2], die einige Einwendungen gegen das neue Projekt enthielt, aber gleichwohl die Hoffnung auf den endlichen Ausgleich in der Hauptsache nicht zu zerstören schien. Dagegen erklärte in der folgenden Sitzung der preufsische Kommissar wider Erwarten[3], dafs die Weigerung der Niederlande „das vorgelegte Projekt, so wie es sei, anzunehmen, die Lage der Dinge durchaus verändere und somit durch den Inhalt jener Note abermals die Hoffnung, endlich einmal eine interimistische Instruktion mit allgemeiner Übereinstimmung erscheinen zu lassen, vernichtet werde“.

Nach einer vorangegangenen persönlichen Zusammenkunft mit dem Fürsten von Hardenberg betonte er am 27. Februar 1818 zum wiederholten[4] Male, er habe die Vorschrift erhalten „stracks auf das Ziel loszugehen und ohne Zeitverlust die Abfassung des definitiven Reglements in Antrag zu bringen“, da seine Regierung nicht zugeben könne, dafs zum Nachteil einer der kontrahierenden Parteien eine interimistische Instruktion blofs einen Teil der Verfügungen enthalte, die ihrer Natur nach nur in das definitive Reglement gehörten. Der Vollzug der Verfügung der Wiener Konvention von 1815, nach welcher statt der gemeinschaftlichen Gebührenerhebung die partielle eingeführt werde, mache allein den Gegenstand der interimistischen Instruktion aus, und es könne in dieser blofs die Rede von einer den Unterbeamten zu gebenden Weisung sein, weshalb sie dann auch nur die Arbeit weniger Tage erfordere“.

Durch diese offene, unzweideutige Erklärung des preufsischen Bevollmächtigten war der Gang der Verhandlungen vollkommen zum Stillstand gebracht. Die ganze Ratlosigkeit der Centralkommission kommt in dem Beschlufs zum Ausdruck, den sie am 13. August 1818 zu Protokoll gab. Die Vertreter der verschiedenen Mächte mit Ausnahme des hessischen erklärten darin, es bleibe ihnen nichts übrig, als ihre Höfe über die ganze Lage der Sache in Kenntnis zu setzen und neue Instruktionen abzuwarten. Preufsen wurde

---

[1] Vgl. Abstimmungen über den im 80. Protokoll vom 7. Januar 1818 eingerückten .... Entwurf zu einer interimistischen Instruktion bei Nau a. a. O. I S. 137—140.

[2] Königl. niederländische Erklärung in betreff des neuesten Entwurfs einer interimistischen Instruktion im 85. Protokoll vom 6. Februar 1818 (Nau a. a. O. I S. 140—144) und weitere Erklärung vom 10. Febr. 1818 (ebenda S. 144—145).

[3] Des Königl. preufs. Kommissars Abstimmungen vom 10. Februar 1818 (Nau a. a. O. S. 145—148).

[4] Neue Abstimmung des königl. preufs. Kommissars über den nämlichen Gegenstand im 87. Protokoll vom 27. Febr. 1818 (Nau a. a. O. I S. 151—157).

von ihnen in jeder Weise für die Stockungen und Hemmnisse verantwortlich gemacht und namentlich betont, dafs die Centralkommission gegenüber den Ansprüchen seines Hofes auf „Modifikationen in den niederländischen Seerechten" standhaft bei der früher geäufserten Behauptung verharre, von diesem Punkte dürfe auf keinen Fall die Ausbildung des Schiffahrtswesens auf dem Rhein, der Vollzug der Wiener Kongrefsakte über die Schiffahrt und die unbedingt verordnete Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Köln abhängig gemacht werden.

Auf dies „Kollektivvotum" antwortete Jacobi unmittelbar, „nach anderthalbjährigen vergeblichen Versuchen sich gütlich zu verständigen, sei es nun endlich Zeit, das zu thun, was preufsischerseits schon so oft seit dem 14. Januar 1817 in Antrag gebracht worden, nämlich: die garantierenden Mächte der Wiener Kongrefsakte zu Schiedsrichtern aufzurufen".

So lag denn die Unmöglichkeit, auf friedlichem Wege weiterzukommen, nach vielmonatlichen Verhandlungen klar zu Tage. Die Forderungen Preufsens und Hollands standen sich so schroff gegenüber, sie waren durch solch breite Kluft geschieden, dafs an eine Überbrückung kaum mehr gedacht werden konnte. Äufserliche Verbesserungen im Gang der Beratungen, eine veränderte Art der Abstimmung, wie sie sich beispielsweise Eichhoff dachte[1], hätten da nur wenig helfen können. Der Zwiespalt ging viel tiefer; es handelte sich um Principienfragen, bei denen kein Teil sich vor dem anderen etwas vergeben wollte, bei deren Ausfechtung man sich daher um formelle Bedenken nur wenig kümmerte. Heute können wir fragen, zu wessen Gunsten die Verträge sprachen, wer von den Streitenden das Recht auf seiner Seite hatte? Für die damaligen Kämpfer waren die geschlossenen Pakte nur Mittel zum Zweck, deren Sinn man nach eigenem Belieben deutete.

Man hat lange Zeit die Niederlande verdammt[2], weil sie „der deutschen Unerfahrenheit und Nachgiebigkeit deutsche Kräfte abgetrotzt", weil sie „die Wiener Navigationsakte mitunterzeichnet" und dann deren Inhalt künstlich verdreht und vergewaltigt hätten. Dieses schroffe Urteil ist zweifelsohne nur bedingt richtig. Die Thatsache, dafs Holland sofort nach dem Pariser Frieden auf seiner Stromstrecke wieder den alten Zustand einrichtete, mag ja bis zu gewissem Grade darauf hinweisen, dafs es die Zugeständnisse in Wien nur mit Hintergedanken gegeben hatte. Allein bei den Verhandlungen der Centralkommission hat es sich mit seinen Forderungen inner-

---

[1] Pragmatische Darstellung S. 92 ff.

[2] In welcher Schärfe dies geschehen ist, zeigt beispielsweise die Darstellung bei Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 125—139.

halb der ihm zustehenden Rechte bewegt. Es war bereit, auf die Erhöhung der Stromgebühren wie die Einrichtung von Stapelplätzen zu verzichten, es wollte den deutschen Schiffern in seinen Häfen die Rückfracht gestatten und sich den Satzungen über das Mitführen von Schiffsmanifesten wie Aichung der Fahrzeuge fügen. Nur in einem Stück blieb es hartnäckig und unnachgiebig, in der Festhaltung seines Douanensystems (Zollsystems) für die aus der See und in die See gehenden Waren, das auch für blofse Transitgüter galt, die auf der Wasserstrafse durch sein Gebiet nur durchgeführt wurden. Die Zähigkeit in diesem Punkte wird leicht begreiflich, wenn wir bedenken, dafs die Abgabe, die vom Handel erhoben wurde, damals die Haupteinahmequelle des niederländischen Staatswesens bildete. Für die davon Betroffenen war allerdings das angefochtene System ungemein lästig, da die Ein- und Ausgangszölle nicht nach dem Gewicht, dem Mafs oder der Stückzahl wie bei den Schiffahrtsgebühren (Octroi), sondern nach dem Werte der Güter erhoben wurden, wodurch namentlich für die zur Durchfuhr bestimmten Waren unmäfsig viel Zeit verloren ging. Dabei waren die Eingangszölle zum grofsen Teil unverhältnismäfsig hoch, ja man scheute sich nicht, den Transit einzelner Warengattungen mittelbar oder unmittelbar ganz zu untersagen[1].

So schädlich diese Mafsregeln für die Entwicklung des Verkehrswesens waren, so sehr sie die Hoffnungen weiter Kreise täuschten, formell war gegen sie nichts einzuwenden. Die weitverbreitete Meinung, die Wiener Bestimmungen über die Freiheit der Flüsse hätten ohne weiteres auch für den Seeverkehr gegolten, ist sicher unrichtig. Die wichtige Frage, wie es mit dem Übergang der Waren von dem See- auf das Flufsschiff gehalten werden solle, war auf dem grofsen Kongrefs nicht entschieden, weil nicht beachtet worden. Wilhelm von Humboldt, der mehr Diplomat und Staatsmann als Nationalökonom war, hatte versäumt, die Aufmersamkeit darauf zu lenken, und Holland seinerseits sich wohl gehütet, auf sie hinzuweisen. Unter diesen Umständen war der unübersetzbare, mifsverständliche Ausdruck „jusqu'à la mer"[2] zur Annahme gekommen. Die wenigen Kenner der Verhältnisse sind allerdings über seine ursprüngliche Bedeutung nicht im Unklaren gewesen. Eichhoff, der einzige sachkundige Berater der Wiener Tagungen, machte daraus kein Hehl, dafs jusqu'à la mer mit bis an das Meer zu verdeutschen sei. „Was neben der freien Flufsfahrt des Rheins, von einem Ende des Stroms bis zum

[1] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 136.

[2] Die wichtigsten der ehemaligen Erörterungen über den Sinn der Worte „jusqu'à la mer" finden sich zusammengestellt bei Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. S. 783—785.

andern, noch über diesen hinaus, das heifst für die freie Fahrt in und aus der See, als wünschenswert erscheinen möge, gehöre anerkanntermafsen (!) nicht zu den Gegenständen der Mission der zum Vollzug des Wiener Vertrags berufenen Bevollmächtigten bei der Centralkommission, sondern müsse den Stoff zu eigenen Verhandlungen (!) mit den respektiven Mächten geben, die sich im Besitz der Mündungen von Flüssen befinden etc." [1]. Humboldt selbst vertrat, als er befragt wurde, entschieden die Ansicht, dafs den Seeuferstaaten das Recht nicht abzusprechen sei, die Einfuhr von der See beliebig zu belasten, auch wenn es sich nur um Transit handle [2]. Unzweifelhaft mufste aber der Mann, der den Vertrag abgeschlossen hatte, über den Sinn desselben unterrichtet sein. Die Übertragung des jusqu'à la mer mit den Worten „bis an die See" entsprach der ursprünglichen Sinnesmeinung des Wiener Kongresses.

Alle sittliche Entrüstung, die man lange Zeit gegen die Niederlande ausspielte, mufs sich angesichts der offenkundigen historischen Thatsachen legen. Holland verfocht sein gutes Recht, dessen es sich vertragsmäfsig unzweifelhaft nicht begeben hatte, selbst wenn es dasselbe in starrer Selbstsucht zum Schaden seiner Nachbarn ausbeutete. Aber Preufsen vertrat ein gröfseres Recht, als es seinerseits mit jedem ihm zu Gebote stehenden Machtmittel auf die völlige Befreiung des Rheinverkehrs hinsteuerte. Seine Interpretationen und Forderungen sind rein rechtlich genommen unhaltbar. Allein wenn sie sich auch mit dem Buchstaben der Gesetze nicht deckten, so waren sie doch auf das Wohl ganz Deutschlands gerichtet. Während die übrigen Bevollmächtigten der Centralkommission sich fast ausschliefslich als Vertreter ihrer kleinen Staatswesen gebärdeten, hat Preufsens Gesandter allein das Interesse des gröfseren Reiches im Auge behalten. Sein Auftreten war eine Konsequenz der wirtschaftlichen Anschauungen, die die leitenden Männer der norddeutschen Grofsmacht damals beherrschten. Während man in Holland noch nach merkantilistischer Weise die heimische Volkswirtschaft durch Schädigung der fremden schützen wollte, während man dorten den Wohlstand mit staatlichen Machtmitteln, Zwang und Zöllen zu heben suchte, hatte in Preufsen der optimistische Liberalismus gesiegt, der auf die Freiheit des einzelnen wie die Erleichterung des gesamten Verkehrslebens hindrängte. Die Staatslenker, die die Geschäftsinstruktion vom 26. Dezember 1808 ausgearbeitet hatten, die das Edikt vom 2. November 1810 erliefsen und das liberale Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 schufen,

---

[1] Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 145; vgl. überhaupt ebenda S. 140—145.

[2] Gothein, Befreiung des Rheins S. 3371.

konnten es nicht ruhig mit ansehen, wie der freie Warenaustausch ihrer Provinzen durch den selbstsüchtigen Nachbar gehindert und geschädigt wurde. Die neue Heilslehre sollte nach ihrem Willen nicht Schritt für Schritt in langsamen Kompromissen, sondern mit einem Male in ganzer Ausdehnung Anerkennung finden.

Den Bestimmungen des Wiener Kongresses hat Preufsen bei diesen Bestrebungen entschieden zuwidergehandelt. Seine Auslegung des art. 31 der Rheinschiffahrtskonvention, durch welche die vorgesehene „interimistische Instruktion“ in eine einfache administrative Mafsregel umgewandelt werden sollte, spottete allen Regeln juristischer Interpretationskunst. Seine Erklärung, es werde den Stapel von Köln nicht eher aufheben, als bis Holland von den Transitzöllen Abstand genommen habe, war ein offenkundiger Gewaltakt, der nur durch allerlei Wendungen bemäntelt wurde. Aber Preufsen blieb kein anderer Ausweg, als zu diefsem Mittel zu greifen. Die friedliche Retorsion war der einzige Trumpf, den es bei seinem Gegner mit einiger Hoffnung auf Erfolg ausspielen konnte. Ihre Durchführung ist ihm wahrlich nicht leicht geworden.

Ganz abgesehen davon, dafs sein Bevollmächtigter Jacobi an staatsmännischer Klugheit und diplomatischer Geschicklichkeit sich mit Preufsens früherem Vertreter Humboldt nicht vergleichen liefs, dafs sich dessen Rechtsausführungen von Anfang an auf schwankendem Boden bewegten, wurde seine Stellung noch dadurch erschwert, dafs sein Kommissar nicht gleich zu Beginn der Beratungen entschieden mit seinen Forderungen hervortreten konnte. Als er dann endlich Farbe bekannte, erhob sich ein Sturm der Entrüstung, wie man ihn kaum erwartet hatte. Unbedingt zu Preufsen hielt nur Hessen-Darmstadt, einmal, weil sein kluger Minister du Thil dessen Standpunkt als richtig erkannte, dann aber auch, weil es dadurch das Mainzer Stapelrecht, an dem die Stadt mit allen Fasern hing, möglichst lang erhalten konnte. Die Stellung der übrigen Staaten war zweifelhaft, zum Teil offen feindlich. Nassau ging unbedingt mit Holland, schon aus Ärger über den Mainzer Umschlagszwang. Frankreich trieb ein Doppelspiel. Es war selbst nur wenig an der Rheinschiffahrt interessiert. Da das Elsafs durch die vielen Kanäle mit seinem Kernlande verbunden war, brauchte ihm an dem Aufblühen der Rheinschiffahrt nur wenig zu liegen. Es trat daher immer mehr für die holländischen Forderungen ein und wufste sogar bei den süddeutschen Mächten Sympathien für diese zu wecken. Schliefslich verlangten sämtliche in der Kommission vertretene Staaten, dafs der gezwungene Umschlag aufgehoben werden solle, und fast schien es, als ob Preufsen das Feld räumen wolle. Sein Bevollmächtigter war jedenfalls bei den Beratungen schwankend geworden und nahe daran nachzugeben. Da, im Momente

des Zögerns und der Unentschlossenheit, wurde, wie bereits erwähnt, durch Hardenberg, dem der Kölner Oberbürgermeister die Verhältnisse klargelegt hatte [1], die Situation gerettet. Nach jener wichtigen Unterredung mit Jacobi, auf die auch in den Protokollen der Centralkommission Bezug genommen [2] ist, erhielt dieser den genauen Befehl, in keinem Falle nachzugeben, sondern auf den vorgebrachten Forderungen in vollem Umfange zu verharren. Am 27. Februar 1818 wurde der preufsische Entschlufs den übrigen Mächten in entschiedener Form kundgegeben.

Damit stockten, wie oben bemerkt, vollkommen die Verhandlungen. Bis zum 8. September kamen die betreffenden Fragen überhaupt nicht weiter zur Sprache. An diesem Tage stellte Jacobi nochmals die Alternative: „Entweder auf dem deutschen Rhein den bisherigen Zustand so lange aufrecht zu halten, bis es möglich sein werde, ihn durch ein vollständiges in seinen einzelnen Teilen und in seinem ganzen Zusammenhange durchdachtes definitives Reglement zu ersetzen, die interimistische Instruktion hingegen auf das, was sie ihrer Natur nach als Instruktion für die Zollbeamten sein soll, und auf die inneren Angelegenheiten der übrigen Uferstaaten zu beschränken, oder, wenn man glaube, dafs es geschwinder zum Zwecke führen werde, den Gedanken an eine interimistische Instruktion ganz aufzugeben und sich ausschliefslich mit der Abfassung eines Definitiv-Reglements zu beschäftigen.“ [3] Natürlich konnte er sich nur der Zustimmung des hessischen Gesandten erfreuen [4]. Die übrigen Kommissare verhielten sich seinen Wünschen gegenüber durchweg abhold [5].

In der Folgezeit drehten sich Fragen und Antworten in einem ewigen Zirkel; es gab nicht einmal mehr dramatische Kämpfe innerhalb der Kommission, die den müden, schleppenden Gang der eintönigen Verhandlungen wirksam unterbrochen hätten. Die Protokolle ziehen sich in eine entsetzliche Länge, sind angefüllt mit schönen Redensarten, wissen aber kaum neue Gedanken zur Sache vorzubringen [6]. Selbst die von Holland in jenen Tagen zugestandene Tarifermäfsigung für den Transitverkehr, durch welche die den gewöhnlichen, früheren Zollabgaben zugeschlagenen 15 % wieder abgeschafft

---

[1] Gothein, Befreiung des Rheins S. 3372.

[2] Vgl. Nau, Beiträge I S. 150.

[3] Dieses Votum ist gedruckt in französischer Sprache als Beilage zu Heft 6 von Naus Beiträgen Bd. I und in deutscher Sprache ebenfalls bei Nau, Beiträge I S. 369—384.

[4] Vgl. Nau, Beiträge I S. 392.

[5] Vgl. Nau a. a. O. I S. 385—395.

[6] Vgl. die Protokolle der Centralkommission bei Nau, Beiträge Bd. I und Bd. II Heft 1 und 2.

wurden [1], fand wenig Wiederhall. Gelegentlich wurde immer wieder von neuem in pomphaften Worten betont, dafs unter den Gesandten der meisten Mächte „kein Zweifel herrsche über die Art der Vollziehung der Wiener Verträge“. „Die stolze Colonia allein ist es, die fortwährend der Macht des feierlichen Völkervertrages trotzt: in ihrer Anmafsung unterstützt durch fortgesetzte Eingelenke ihrer Verteidiger.“ „Aber es ist die Heiligkeit eingegangener Verträge, was Throne und Staaten schirmt: die Mauern der alten Römerstadt sind nicht stark genug, dafs an ihnen sich die Kraft dieser Wahrheit breche“ [2]. Weiter geschah nichts.

Um die Mitte des Jahres 1819 wandte sich dann Nassau in seiner Ratlosigkeit an den Bundestag [3], um durch sein Eingreifen die Aufhebung des Stapelzwangs zu erwirken. Eingekeilt zwischen Preufsen und Hessen war sein Verkehr hauptsächlich auf die Rheinstrafse angewiesen und wurde daher durch die Retorsionsmafsregeln weit mehr geschädigt, als der seiner nächsten Nachbarn, deren Städte aus dem Fortbestand des Umschlagszwangs Nutzen zogen. Diese Bemühungen blieben erfolglos, ganz ebenso wie die Denkschrift der Kölner Handelskammer vom selben Jahre, welche die holländischen Rechtsausführungen betreffs des Übergangs vom Meer in die Flüsse bekämpfte [4], kein praktisches Resultat zeitigte.

Auch der Verzicht der Kölner auf den Umschlag der meisten Landesprodukte und die Erhebung von Gebühren für nicht wirklich überladene Waren [5] brachte trotz seiner Zweckmäfsigkeit keine weitergehende Beruhigung der Gemüter. Die Mehrheit in der Centralkommission forderte immer ungeduldiger die alsbaldige Abschaffung der Zwangsrechte, worauf dann später wegen Beseitigung der holländischen Seerechte verhandelt werden könne.

Besonders dringlich wurden diese Wünsche vom Frühjahr 1820 an, da für die Güterbeförderung auf dem Rhein durch die befreite Elb- und Weserschiffahrt [6] starke Konkurrenz-

---

[1] Erklärung des königl. niederländischen Bevollmächtigten in der Sitzung vom 5. Juni 1818 bei Nau, Beiträge I S. 284, 285.

[2] Nau, Beiträge II, 2 S. 11.

[3] Vgl. die diesbezüglichen Noten und Erklärungen bei Nau, Beiträge II S. 182—191 und die Bemerkungen S. 217—243.

[4] Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frey sein? Eine Abhandlung, dem königl. preufs. Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Köln; abgedruckt bei Nau II S. 243—264; Bemerkungen des nassauischen Bevollmächtigten zu dieser Abhandlung ebenda S. 264—270.

[5] Vgl. Nau, Beiträge II S. 261, 266.

[6] Die Elbeschiffahrtsakte und die Weserschiffahrtsakte sind abgedruckt bei Meyer, Staatsakten S. 354—407; Herman, Adrefsbuch 1828 S. 60—169. Als besondere Erleichterungen wurden die Aufhebung des Elsflether schweren Zolls und des Magdeburger Stapels empfunden. Über die Verhandlungen wegen Befreiung der Weser- und Elbschiffahrt

linien erwuchsen. Es wurde die Ablenkung des Warenzugs aus der Nordsee befürchtet, wenn sich nicht bald Mittel finden liefsen, um den Rheinstrom von seinen bisherigen Lasten zu erleichtern. Die günstigen Schiffahrtseinrichtungen, welche kürzlich für die Elbe zugestanden worden waren, seien nichts anders als die Bewilligungen der Artikel der Wiener Konvention für die Elbe. Sie könnten daher nunmehr auch nicht länger für den Rhein vorenthalten bleiben[1].

Die gewöhnliche Majorität der Kommissionsmitglieder, d. h. alle mit Ausnahme des preufsischen und hessischen Vertreters, richtete daher an Hardenberg ein längeres Schreiben[2], das sich über den bisherigen Gang der Verhandlungen und ihren dermaligen Standpunkt verbreitete. Allein Preufsen verschob selbstredend wieder die Zugeständnisse bis zur Erledigung des definitiven Reglements, und Holland wollte in dieser Lage auch bei den geringfügigsten Punkten nicht nachlassen[3]. Erst am 26. August 1822 gab es einen neuen Tarif heraus: Loi portant le Tarif des droits d'Entrée, de Sortie et de Transit de tous effets denrées et marchandises[4], der zwar mannigfache Ermäfsigungen enthielt, aber grundsätzlich nicht von dem seitherigen System abwich. Er beschränkte sich wieder nicht auf Ansatz von Schiffahrtsgebühren, sondern nahm Zölle (Mauten) von den Durchgangsgütern, deren Höhe sich zudem in alter Weise nach der Qualität, nicht nach dem Gewichte richtete. Preufsen konnte nachrechnen, dafs die Benutzung des holländischen Rheins immer noch dreizehnmal teurer blieb als die einer gleich grofsen Strecke des Mittel- oder Oberlaufs des Flusses[5].

Inzwischen war ein neuer Streitpunkt durch die Vorlage

---

vgl. Oberländisches Weser-Schiffahrts-Regulativ etc. bei Nau, Beiträge I S. 252–270 und das Mémoire der Deputierten des Bremer und Oberländischen Handelsstandes ebenda S. 185—203. Toeche-Mittler, Friedrich Wilhelmskanal und Berlin-Hamburger Flufsschiffahrt S. 147; Martin Kriele, Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819—1821, woselbst die Verkehrspolitik Preufsens in der „Kommission zur Organisierung der Elbschiffahrt" zu Dresden besondere Berücksichtigung findet. Auch die Aufhebung des Umladezwangs in Magdeburg ist von Kriele ausführlich behandelt (ebenda S. 71—87). Über letzteren Punkt vgl. noch den Auszug aus dem 27. Protokoll der infolge der Bestimmungen des Wiener Kongresses in Dresden zur Organisierung der Elbeschiffahrt versammelten Kommission, den Magdeburger Stapel betr. vom 1. Juli 1820 bei Nau a. a. O. II Supplement S. 21—45.

[1] Vgl. 174. Protokoll der Centralkommission vom 12. Mai 1820 bei Nau, Beiträge II S. 275—279.

[2] Dasselbe ist dem 175. Protokoll vom 9. Juni 1820 eingefügt und findet sich bei Nau a. a. O. II S. 279–283.

[3] Vgl. 177. Protokoll vom 4. Juli 1820 bei Nau a. a. O. II S. 323–326.

[4] Abgedruckt mit Tarif bei Nau a. a. O. Bd. III, Heft 4 S. 61—133.

[5] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 150.

des preufsischen Entwurfs zum definitiven Reglement [1], der im September 1821 der Kommission unterbreitet wurde, entstanden. Holland behauptete sofort, dafs es sich auf ihn überhaupt nicht einlassen könne, wenn nicht vorher die auf die Konvention von 1804 gegründete „interimistische Instruktion“ den seitherigen Zustand festgelegt habe, weil der auf diese gehende Art. 31 der Wiener Akte vor dem Art. 32 vollzogen werden müsse [2]. Endlich schritt man nach Überwindung zahlloser Einwände 1823 zu einer vorläufigen Debatte, den sog. Separatverhandlungen über das Definitivreglement [3], um zu sehen, ob man sich vielleicht einigen könne. Die Hoffnung war vergeblich. Gleich zu Anfang wehrten sich die Niederlande gegen den Ausdruck: „navigation libre jusqu'en pleine mer“. Und so ging es in endlosen Wirren und Widersprüchen weiter. Selbst vermittelnde Vorschläge scheiterten an der Starrheit und Unbeugsamkeit der vorgebrachten Forderungen, deren allseitige Durchführung sich keinesfalls ermöglichen liefs. Das Verhältnis wurde immer unerträglicher, bis der preufsische Gesandte mit Protest aus der Kommission schied [4]. Die anderen Bevollmächtigten setzten noch eine Zeitlang ihre Beratungen fort, aber bald sah man ein, dafs ohne Preufsen nicht weiter zu kommen sei, da Beschlüsse, die mit seiner Übergehung gefafst waren, keinen praktischen Wert hatten. Es blieb daher nichts weiter übrig als die Sitzungen der Kommission ins Ungewisse zu vertagen [5].

Nahezu ein Jahrzehnt war so verflossen und noch immer harrten die Wiener Beschlüsse, wie am ersten Tage, ihrer Verwirklichung. Die zu ihrer Durchführung berufene Centralkommission hatte manche Geschäfte in der Zwischenzeit erledigt. Die Krahnen-, Wage-, Werftgebühren zu Köln waren unter ihrer Mitwirkung erleichtert, die Bestimmungen über die Schiffsaiche [6] verbessert und vereinheitlicht worden. Für die Fahrten zwischen Strafsburg und der Schweizer Grenze wurden Mafsnahmen getroffen, die mit den für die übrigen Stromstrecken geltenden Vorschriften im wesentlichen überein-

[1] Gedruckt bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 5 S. 133–179.

[2] Vgl. die Protokollauszüge bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 6, 7, 8 S. 179–282.

[3] Die Separatverhandlungen erschienen 1825 zu Mainz (Kupferberg) im Druck.

[4] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 152; Gothein, Befreiung des Rheins S. 3372.

[5] Vgl. Beschlufs in der Sitzung vom 15. Juli 1824. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[6] Beschlufs der Centralkommission über die Schiffsaiche oder Vermessung der Schiffe vom 6. Februar 1818 bei Nau, Beiträge I S. 365 bis 368; Herman, Sammlung der Gesetze S. 190–193; Verordnung der Centralkommission, die Schiffsaiche betr., vom 11. August 1818 bei Herman a. a. O. S. 193 ff. Vgl. noch die Abhandlungen, die Schiffsaiche betr., bei Nau I S. 354—364, 395—407; und unten S. 190.

stimmten[1]. Besorgnisse, die sich bei der Durchführung des neuen preufsischen Zollgesetzes[2] in den Rheingegenden geltend machten, da man von ihr grofse Erschwerungen für die Schiffahrt fürchtete, konnten durch Nachweise des preufsischen Kommissars zerstreut und beseitigt werden[3]. Ja die Centralkommission hatte sich seit 1817 sogar einer Aufgabe unterzogen, die ihr ursprünglich gar nicht zugedacht war, da sie die oberste Verwaltung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten übernommen und dank den andauernden Tagungen auch behalten hatte.

Dagegen war ihr die Lösung ihrer Hauptaufgabe während dieser Zeit vollkommen mifsglückt. Es war ihr weder gelungen, im Anschlufs an die Wiener Bestimmungen Einzelverbesserungen durchzuführen, noch durch eine vollständige und gründliche Neugestaltung aller Verhältnisse die sehnlichst erwartete Befreiung des Rheinverkehrs zu gewährleisten.

---

[1] Vgl. Auszug aus dem 192. Protokoll der Centralkommission vom 17. Nov. 1820 § II bei Nau, Beiträge II Supplement S. 1—21. Einführung einer Octroierhebung zwischen Basel und Strafsburg 213. Protokoll vom 4. Mai 1821 bei Nau a. a. O. Bd. II Heft 2 S. 1—13.

[2] Das preufsische Zoll- und Handelsgesetz vom 21. Mai 1818 ist wegen seiner grofsen Bedeutung für die Rheinschiffahrt abgedruckt bei Nau a. a. O. I S. 410 ff; Herman, Sammlung der Gesetze S. 390 ff. Vgl. auch unten S. 157.

[3] Es handelte sich namentlich darum, die Erhebung der Schiffahrtsgebühren von den Mautabgaben (Zöllen) getrennt zu halten. Vgl. Erklärung des preufsischen Bevollmächtigten vom 30. Oktober 1818 (Nau a. a. O. I S. 504, 505); Dekret der preufsischen Regierung zu Cleve vom 3. Okt. 1818 (Nau a. a. O. I S. 505, 506). Die diesbezüglichen weiteren Verhandlungen innerhalb der Centralkommission sind zusammengestellt bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 2 S. 25—50 unter dem Titel: Preufsische Douanen auf dem Rhein. Über die Erhebungsrolle vgl. ebenda S. 50—80.

Drittes Kapitel.

Umschlagszwang und Gildenorganisation nach dem ersten Pariser Frieden.

§ 9.

a. Beibehaltung des Umschlags in Köln und Mainz ohne Rücksicht auf die Wiener Konvention.

Wohl selten haben sich Theorie und Praxis im Wirtschaftsprozeſs des 19. Jahrhunderts fremder gegenübergestanden, wie bei Gestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse zwischen 1815 und 1831. In Wien waren die Bestimmungen für eine weitgehende Befreiung des Rheinverkehrs feierlich verkündet und von allen Beteiligten widerspruchslos angenommen worden. Allein für die nächsten 15 Jahre sind sie thatsächlich ohne merkliche Folgen geblieben. Die Grundsätze des groſsen Kongresses standen schön auf dem Papier, aber während man sich wegen ihrer Durchführung in endlosen Streitigkeiten erging, muſste sich das rheinische Verkehrswesen in den alten Fesseln ohne jede Erleichterung weiterschleppen.

Wir haben oben gesehen, wie die Frage des Umschlagszwanges in den Stationshäfen den Angelpunkt bei den Verhandlungen der Centralkommission bildete. Die praktische Handhabung der noch gebliebenen Reste der Stapelgerechtigkeiten bot in jenen Jahren nicht weniger Anlaſs zu Streitigkeiten.

Die Kölner hatten schon bei den Verhandlungen der Centralkommission wenigstens indirekt eine bedeutsame Rolle gespielt. Ihre Wünsche stärkten der preuſsischen Regierung das Rückgrat, ja ihnen gebührt sogar in gewissem Sinne das Verdienst, die leitenden Staatsmänner am Berliner Hofe auf die entscheidenden Punkte, namentlich die Auslegung des „jusqu'à la mer" hingewiesen zu haben. In einer Zuschrift vom 21. Mai 1816 und dem Schreiben vom 7. Dezember

1817[1] haben sie ihre diesbezüglichen Ansichten weitläufig dargelegt. Es kam ihnen darauf an, zu hindern, dafs der Umschlagszwang als Repressalie nur gegen Holland beibehalten, für die anderen Uferstaaten aber aufgehoben werde. Sie meinten, der Zweck, den man mit dieser Mafsregel erstrebe, werde im letzteren Falle sicher nicht erreicht. Die niederländischen Schiffer würden entweder ihre Waren nach niederrheinischen Häfen innerhalb der preufsischen Grenze senden, dort umladen und nach ihrem Bestimmungsorte an Köln vorbei gehen lassen, oder aber es werde eine direkte Fahrt zwischen Frankfurt und Holland eingerichtet und unter der Flagge der Mainstadt der Warenzug, ohne Aufenthalt in preufsischen Häfen, nach dem südlichen Deutschland geführt. Letzterer Ausweg biete noch den Vorteil der Verbilligung der Frachtpreise, da bei einer neuen Rangfahrt den Teilnehmern von vornherein geringerer Gewinn zugesichert werden könne, als bei der alten Verbindung zwischen Köln und dem Niederrhein, deren überzahlreiche Schiffer bei den seltenen Reisegelegenheiten hohe Löhne forderten.

Aus dem Gesagten dürfe man aber nicht folgern, dafs Köln das Umschlagsrecht bis in alle Ewigkeit beibehalten möchte; auch seine Bürger „wüfsten sich nach dem Zeitgeiste und den daraus emanierenden Verfügungen“ der Wiener Beschlüsse zu richten und wünschten nur, dafs, während alle Uferstaaten von der Konvention Vorteil zögen, Preufsen nicht allein deren Opfer sei, dafs Holland insbesondere nicht nur geniefse, sondern auch die Verbindlichkeiten erfülle, die mit diesem Genusse verbunden wären.

„Werde dann die Freiheit der Rheinschiffahrt bis in die See gestattet, wie es dem Sinne der Konvention entspreche, so werde der Stadt Köln, wo nicht völliger Ersatz für den Verlust des Umschlagsrechts, doch wenigstens die Möglichkeit gegeben, ihre Thätigkeit in freier Konkurrenz mit Frankfurt zu entwickeln. Die Schiffe, die alsdann von London, Antwerpen und anderen Seehäfen in die Mündungen des Rheins mit Waren einliefen, welche für die Rheingegenden bestimmt seien, würden wohl schwerlich weiter als Köln kommen können; in seinem Hafen werde sich ein natürlicher Umschlag dieser Waren bilden, welcher jenem von Frankfurt zur Seite gesetzt werden könne, und da mit dieser neuen Ordnung der Dinge zugleich alle Zinsbarkeit gegen Holland aufhöre, so würde Köln, wo nicht die Vermehrung, doch wenigstens die Erhaltung des bisherigen Zwischenhandels mit Zuversicht erhoffen können.“

Schliefslich wurde noch nachzuweisen gesucht, dafs

---

[1] Abgedruckt bei Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schiffahrt I S. 229—243.

Preufsens Einnahmen aus dem Umschlag nur den zehnten Teil der Summen ausmachten, die Holland aus seinem Lastgeld, den Transitrechten, Extraauflagen, aus Wasserzöllen und dergleichen ziehe, dafs also keineswegs der Verdacht einer fiskalischen Ausbeute der Verhältnisse auf den Retorsionsmafsregeln ruhe.

Das sind im wesentlichen die Grundgedanken, welche die Kölner Handelskammer in den Gutachten jener Zeit[1] mit Energie vertrat und die die preufsische Regierung bei den Kommissionsverhandlungen zu den ihrigen machte. Die Verwirklichung derselben hat sich länger verzögert, als man damals glaubte. Die Einrichtung des Rheinseeverkehrs bis zum Kölner Hafen, die in früheren Zeiten geblüht hatte[2] und die man nun mit neuer Hoffnung anstrebte, wurde erst gegen Ausgang des 19. Jahrhunderts erfolgreich durchgeführt. Aber es blieb doch wenigstens ein Ziel vorhanden, nach dem man streben konnte; die Gestaltung der Verhältnisse schien den Beteiligten auch nach Wegfall der alten Privilegien und Vorzüge nicht vollkommen aussichtslos.

Schlimmer stand es um Mainz, dessen Schiffahrt und Spedition nach Beseitigung des Stapels auf das schwerste bedroht war. Die Beschaffenheit des Mittelrheins gestattete keineswegs ein Durchführen der Seeschiffe bis zu seinem Hafen, während andererseits die Rheinschiffe anstandslos den Main bis Frankfurt, den Oberrhein bis Mannheim befahren konnten. In diesen Plätzen entstanden ihm daher gefährliche Konkurrenten, deren es sich nach Wegfall seiner alten Privilegien kaum mehr erwehren konnte. Die Mainzer schauten in eine trübe Zukunft, und der enge, egoistische Standpunkt, an dem sie festhielten, läfst sich daher nur allzu leicht begreifen. Es war die Idee des „carpe diem“, die sie verfochten, sie wollten den Augenblick nützen und zugleich sich seine Vorteile noch für die nächste Zukunft sichern. Nur die Taktik der Interessenten hat sich gegen früher geändert, indem sie nicht mehr die Nützlichkeit des Stapels hervorhoben, sondern sich bei seiner Handhabung einfach hinter das nun einmal bestehende und immer noch nicht aufgehobene Recht verschanzten[3].

Es war kein Wunder, dafs sich so die alten Kämpfe zwischen Mainz und Frankfurt, die sich bereits im ersten Jahrzehnt

---

[1] Vgl. auch: „Worin besteht die wahre Freiheit des Handels in Deutschland?“ bei Nau a. a. O. I S. 243—250. „Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn?“ ebenda II S. 243—264.

[2] Vgl. Graff, Rhein-Seeschiffahrt S. 5; van der Borght, Rhein-Seeschiffahrt S. 1.

[3] ber die Stellung der Mainzer Handelskammer bei dem Streit um die Beibehaltung des Umschlags vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.

des 19. Säkulums abgespielt hatten[1], in erneuter Heftigkeit wiederholten. Gleich nach Beseitigung der französischen Fremdherrschaft und Übernahme der obersten Leitung der Rheinschifffahrtsverwaltung durch den Grafen Friedrich Solms-Laubach hatten die Frankfurter Handelsleute diesem die Bitte vorgetragen, er möge die infolge des unklaren Wortlautes der Octroikonvention bestrittenen umschlagsfreien Thalfahrten von Frankfurt nach den Häfen des Mittelrheins wieder gestatten. Sie hatten mit ihrem Anliegen Gehör gefunden und durch Dekret des Grafen vom 13. Mai 1814 die erbetene Erlaubnis erhalten[2].

Nach Aufhebung der Blockade gaben sich die Mainzer damit nicht zufrieden[3]. Sie erhoben sofort durch den Generalgouvernements-Kommissar Baron von Otterstedt Vorstellungen bei der provisorischen Rheinschiffahrtsverwaltung und liefsen ihre Sache auch durch die wenig später eingesetzte preufsisch-österreichische Administration an mafsgebender Stelle vertreten, ohne damit freilich die Streitpunkte aus der Welt schaffen zu können. Dabei klagten die Mainzer Kaufleute[4], dafs sogar die ansässigen Schiffer mit dem Frankfurter Handelsstand gemeinsames Spiel trieben und gern bereit seien, deren Waren zu befördern, ohne in der Vaterstadt umzuladen. Durch die Ausnahmestellung der Mainstadt gingen nach ihrer übertriebenen Schätzung dem Mainzer Hafen jährlich die Gebühren von 200000 Centnern Strafsburger und Kölner Gut verloren.

Auch in den folgenden Jahren gab der Umschlagszwang zu fortwährenden Beschwerden Anlafs. Die Rheinschiffahrts-Centralkommission suchte den angeblichen und wirklichen Mifsbräuchen bei seiner Übung möglichst zu steuern, mit mehr Erfolg als sie bei ihrer Hauptaufgabe hatte[5]. Für Mainz forderte Inspektor Ockhart, namens der provisorischen Verwaltungskommission, dafs man in zwei Punkten Wandel schaffe. Einmal solle den mit umschlagsfreien Waren vorbeifahrenden Schiffen die Unterzeichnung von Reversen auf dem Hafenpolizeibureau erlassen werden, durch die sie seither anerkennen mufsten, dafs ihnen die Befreiung vom Stapelzwang lediglich als Vergünstigung eingeräumt wurde. Damit war, abgesehen von kleinen Unkosten, ein erheblicher Zeitverlust verknüpft, der zu stets erneuten Beschwerden führte[6]. Weiter

---

[1] Vgl. oben S. 26, 54.

[2] Vgl. oben S. 86.

[3] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1814 (M.St.A.); bes. Schreiben der Handelskammer an Baron Otterstedt vom 17. Mai 1814.

[4] Vgl. Schreiben vom 12. Sept. 1814 (Schiffahrtsakten 1814 M.St.A.).

[5] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[6] Namentlich die Binger und andere Rheingauer Schiffer, die Wein und sonstige Landesprodukte nach Frankfurt und weiter aufwärts führen durften, ohne zum Umschlag gezwungen zu sein, beschwerten sich wieder-

sollte das Wippengeld abgeschafft werden, das die Schiffer zahlen mufsten, die zur Zeitersparung statt des grofsen Krahnen sich der kleineren Hilfskrahnen, der sog. Wippen, bedienten. Letztere Forderung wurde unter der Begründung zurückgewiesen, dafs die strittige Abgabe eine freiwillige sei und dafs, wer sie nicht entrichten wolle, einfach sich auf Benützung des grofsen städtischen Krahnen beschränken könne. Dagegen wurden die Reverse durch Verfügung der Grofsherzoglichen Regierung vom 9. Oktober 1818[1] beseitigt und darauf hingewiesen, dafs künftig die Schiffer bei Vorlegung ihrer Manifeste auf dem Inspektionsbureau ohne allen Aufenthalt abzufertigen seien.

Schon einige Monate vorher, am 9. Mai 1818, hatte sich die Mainzer Bürgermeisterei zu einer Bekanntmachung verstanden[2], welche die von der Hafenkommission unter der Benennung „Hafengeld" erhobenen Gebühren von 5 Centimen pro Centner aufhob und alle Gegenstände, denen nach Entscheidung des Generaldirektors der Brücken und Strafsen vom 9. Oktober 1809 die freie Vorbeifahrt ohne Überladung gestattet war, von der Entrichtung der Krahnen-, Werft- und Waggebühren sowie von der Centimenabgabe für Unterhaltung des Winterhafens befreite.

Weiter ging man in Köln, wo 1818[3] bedeutende Ausnahmen von dem Umschlagszwang festgestellt wurden. Aufser den Gegenständen, denen die Vorbeifahrt bereits durch Beschlufs vom 7. November 1809 gestattet war, wurde sie noch für eine Reihe von Waren zugestanden, „deren Überladung einen zum Verhältnis des Wertes zu hohen Kostenaufwand und für den Handel selbst nachteiligen Aufenthalt verursachte." Als solche galten: deutsches Getreide aller Art, deutsches Salinensalz, verschiedene Sorten von Eisenwaren, Mineralwasser, Wachholderbeeren, Nüsse und dergl. mehr.

Alle diese Gegenstände durften ohne genauere Untersuchungen gebühren- und umschlagsfrei passieren, wenn die Beschaffenheit der Ladungen sich mit blofsem Auge überschauen liefs, oder die Verifikation der Rheinschiffahrtsbeamten feststellte, dafs die betreffenden Schiffe keine anderen Güter eingenommen hatten, oder endlich wenn glaubhafte Zeugnisse der Ortsbehörden die gemachten Angaben bestätigten. Eine

---

holt über die Reverse; vgl. Schreiben vom 16. Juni 1815 in Akten über Handel und Verkehrswesen (M.St.A.).

[1] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[2] Derselben waren längere Verhandlungen vorhergegangen, wozu verschiedene Gutachten von der Handelskammer etc. eingeholt wurden. (Am gleichen Orte.)

[3] Verordnung vom 24. August 1818, betr. Abänderungen für den Umschlag und die Erhebungen im Hafen von Köln; abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 284—286.

materielle Prüfung durch die städtischen Beamten sollte nur eintreten, wenn es an dem nötigen Ausweise fehlte und begründeter Verdacht gegen die Schiffsführer vorlag. Durch diese Anordnung war unnötigen Fahrtenverzögerungen nach Kräften vorgebeugt.

Viel starrer wurde, wie bemerkt, die Mainzer Gerechtsame verteidigt, wo man, abgesehen von den obenerwähnten Zugeständnissen, sich zu keinen weiteren Erleichterungen herbeiliefs. Ja, gelegentlich scheute man sich sogar nicht früher gestattete Befreiungen von neuem in Frage zu stellen. So wurde beispielsweise 1818—1819 aufs heftigste darüber gestritten, ob schweizer Holzwaren, die von ihren Eigentümern in den sog. „Lauertannen“ rheinabwärts geführt wurden, trotzdem sie dem Umschlage seit 1809 nicht mehr unterworfen waren, zur Zahlung von Hafengebühren herangezogen werden könnten. Ein Luzerner Händler ward deswegen im Juni 1818 in Mainz festgehalten[1]. Die Grofsherzogliche Provinzialregierung entschied merkwürdigerweise auf Anrufen am 20. Juni, derselbe müsse sich sogar dem wirklichen Umschlag unterwerfen, da es nicht ratsam sei „mit einer gebrechlichen, blofs mit hölzernen Nägeln zusammengefügten Lauertanne weite, unbekannte Strecken eines grofsen Stromes zu befahren.“ Diese den Anschauungen vergangener Zeiten entsprechende Anordnung wurde zum Glück durch Verfügung des Darmstädter Ministeriums vom 5. August 1818 aufgehoben, und im weiteren Verfolg der Angelegenheit am 12. Oktober bestimmt, dafs die betreffenden Güter irgendwelche Gebühren in Mainz nicht zu entrichten hätten.

Kaum war der eine Punkt geklärt[2], so that sich schon anderweitig eine neue Streitfrage auf. Krahnenmeister Dibelius machte am 15. Mai 1819 die Mainzer Bürgermeisterei darauf aufmerksam, man solle nur die offen liegenden schweizer Waren frei vorbeigehen lassen, von den in Kisten verpackten dagegen die gewöhnliche Gebühr in Höhe von 20 Centimen erheben, da unter den letzteren auch andere Güter verborgen sein könnten. Ohne weiteres durfte man diesem Vorschlage nicht nachgeben; die Bürgermeisterei wandte sich daher am 16. Mai 1819 nach Köln mit der Anfrage, wie es dort gehalten werde? Die Antwort vom 27. Mai läfst die hier geübte mildere Praxis deutlich erkennen, zu der man sich künftig auch in Mainz bequemte. Sie erklärt, dafs nach Artikel 1 des Beschlusses vom 24. August 1818 allen Gütern, die seit dem Dekret vom 7. November 1809 vom thatsächlichen

[1] Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A.

[2] Derselbe ist auch im 110. Sitzurngspotokoll der Rheinschiffahrtscentralkommission behandelt.

Umschlag befreit seien, auch die vollkommen gebührenfreie Vorbeifahrt gestattet werde. Schweizer Holzwaren („bois ouvrés et autres productions venant de la Suifse et transportées par leurs propriétaires dans les embarcations dites Lauertannen“) seien davon nicht ausgenommen, zumal deren Eigentümer sie selbst zum Verkauf brächten, wodurch sie den Charakter von Frachtgütern verlören. Übrigens kämen sie nur in seltenen Fällen, nämlich wenn sie nach Holland oder Amerika bestimmt seien, an der Stadt vorbei.

Die Mainzer haben bei der strengen Übung des Stapelzwanges, bei der nur die Effekten von Gesandten und Fürstlichkeiten [1] ohne Scherereien passierten, für ihre Stadt ein gutes Geschäft gemacht. Auf eine Frage der hessischen Regierung, wieviel der Umschlag der Gemeinde einbringe, antwortete die Bürgermeisterei [2], die Aufhebung des Umschlags bedeute für die Stadt einen grofsen Verlust. Der reine Ertrag der Hafen- und Waggebühren habe:

1816	78354	fr.	57 ct.
1817	95650	-	11 -
1818	61069	-	— -

betragen. Im Jahre

1810	belief sich derselbe auf	73492	fr.	16 ct.
1811	- - - -	74983	-	26 -
1812	- - - -	71099	-	20 -
1813	- - - -	69200	-	— - [3].

Also im Durchschnitt bei diesen letzten vier Jahren auf 72193 fr. 65½ ct.

Die Zustände des nächsten Jahrzehnts zeigen hinsichtlich des Umschlags keine merklichen Änderungen. In Mainz drehte sich das ganze Interesse um die Regelung des ungeklärten Verhältnisses zu Frankfurt. Der dortige Handelsstand hatte eine Einrichtung getroffen, die dem Mainzer Privileg viel Abbruch that. Er liefs die thalwärts bestimmten Güter zu Hochheim am Main ausladen, führte sie zu Land nach Biebrich, wo sie dann nach Umgehung des verhafsten Stationshafens wieder auf Schiffsböden gepackt wurden.

---

[1] Vgl. beispielsweise Verfügung vom 16. Okt. 1818, dafs die freie Durchfuhr der Effekten der hannoveranischen Bundestagsgesandtschaft, die sich auf dem Weg von London über Frankfurt nach Amorbach befinde ohne Erhebung von Octroi- und Hafengebühren gestattet sei; oder Verfügung vom 29. Mai 1818, welche die freie Durchfuhr der Effekten der Königin von Württemberg bestimmt. Diese und ähnliche Verfügungen in Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A.

[2] Schreiben vom 29. Mai 1819 und beiliegende Bordereaus in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[3] Das Jahr 1814 kann wegen der Blockade von Mainz nicht in Anschlag gebracht werden.

Das auf hessischem Gebiet liegende Örtchen Kostheim wollte diese neue Einnahmequelle ebenfalls nützen und bat daher 1821 um Aufhebung des Ausladeverbots für Schiffsgüter, die von Frankfurt nach Köln gehen sollten[1]. Die Regierungsbehörde kommt am 29. Mai 1821 diesen Wünschen entgegen. Als die Mainzer Bürgermeisterei am 9. Juni Verwahrung einlegt und behauptet, mit dem Umschlagsrecht auf dem Rhein sei ein sich bis in den Main erstreckendes Bannrecht verbunden, wird ihr unterm 16. Juni bedeutet, vor Abschlufs der Octroikonvention könne Mainz vielleicht ein derartiges Recht geübt haben, allein durch Artikel 5 dieses Vertrags sei der Umschlagszwang auf den Rhein beschränkt und Artikel 128 besage ausdrücklich, dafs „alle früher bestandenen Observanzen“ aufgehoben seien; im übrigen sei für Hessen Kostheim so gut wie Mainz zu berücksichtigen.

Des weiteren führte die hessische Provinzialregierung am 19. Juli aus, nach Artikel 19 der Wiener Kongrefsakte sei die Aufhebung des Umschlags bereits ausgesprochen, der Genufs derselben bleibe nur noch so lange möglich, bis die im Artikel 20 vorgesehenen Polizeimafsregeln ausgearbeitet seien; es empfehle sich daher, den Stadtrat zu berufen und zu erwägen, ob es nicht ratsam sei, den Frankfurtern die direkte Thalfahrt nach Köln gegen Entrichtung der halben Hafen-, Krahn- und Wagegebühren jetzt schon als „precarium“ zu gestatten. Die Mainzer Handelskammer nimmt in einem Gutachten vom 16. August 1821 entschieden Stellung gegen diesen Vorschlag, wie sie sich auch ganz und gar gegen das Ausladen in Kostheim erklärt. Mainz, das seit 20 Jahren der erste Fruchtmarkt Deutschlands sei, werde nach Wegfall des Stapels durch Frankfurt aus seiner hervorragenden Stellung verdrängt. Übrigens brauche man sich wegen dessen endgültiger Beseitigung noch keine grauen Haare wachsen zu lassen. Der hessische Bevollmächtigte, Legationsrat Pietsch, habe erst jüngst am 9. Juli erklärt, der Mainzer Umschlag bleibe, bis Preufsen den seinigen zu Köln aufhebe und bis dahin habe es noch gute Weile. Der Mainzer Regierungspräsident, der kluge, weitschauende Freiherr von Lichtenberg[2], liefs sich jedoch durch die ablehnende Haltung der Stadtbehörden von seinen wohldurchdachten Plänen nicht abbringen[3] und machte auch in der Folgezeit seinen versöhnenden, ausgleichenden Einflufs geltend.

[1] Zum folgenden vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 1821 M.St.A. und Akten §§ 2923, 2943, 2944 im A. der M. H.K.

[2] Einige Angaben über Lichtenbergs vieljährige, segensvolle Thätigkeit in Mainz finden sich bei Alfred Boerckel, Mainzer Geschichtsbilder, Mainz 1890 S. 4—6. Aus den Akten des M.St.A. läfst sich ein lebensvolles Bild seines vornehmen Charakters und umfassenden Wissens gewinnen.

[3] Vgl. das charakteristische Schreiben v. 7. Sept. 1821 am selben Ort.

Erst im Jahre 1824[1] kam es wieder zu gröfseren Streitigkeiten. Um diese Zeit versuchten die Mainzer energisch den Umgehungen ihres Hafens ein Ende zu machen, die durch die Bemühungen der Kaufleute Hemer und Schmoelder immer mehr in Aufnahme gekommen waren. Diese hatten unter der Firma Schmoelder und Co. eine Transportanstalt eigens zu dem Zwecke gegründet, um Waren über die Strecke Hochheim-Biebrich zu führen. Ihre Konkurrenz war um so mehr zu fürchten, weil sich ihre Beförderungen durch Billigkeit auszeichneten. Nach einer Aufstellung der Mainzer Handelskammer betrug die Schiffsfracht von 50 Kilogramm auf der Strecke Köln-Hochheim einschliefslich der Abgaben im Mainzer Hafen 56²/₃ kr., während die gleiche Quantität der über Biebrich-Hochheim geführten Güter nur 48 kr. für dieselbe Linie zu zahlen hatten[2]. Die Mainzer Lokalbehörden wufsten nicht so recht, wie man diesen Güterverschleppungen beikommen sollte. Zunächst dachten sie an Zwangsmafsregeln. Man wollte Intermediärschiffer, die von Köln nach Biebrich fuhren, in Bingen anhalten, und wenn ihr Patent nur für die Strecke Köln-Bingen lautete, ihnen bekannt geben, dafs die Weiterfahrt bis Biebrich nicht gestattet werde. Gehorchten sie dann dem Verbote nicht, so sollte ein reitender Bote nach Mainz eilen, der einige Stunden früher ankomme — ein Beweis für die Langsamkeit der Wasserreisen — und dort Hilfe zur gewaltsamen Festnahme holen. Wenig später entschlofs sich die Provinzialregierung dazu, den Transport der in Biebrich ausgeladenen, nach Hochheim bestimmten Waren für die hessische Gebietsstrecke ganz zu untersagen. Auch legte man von nun an den Artikel 12 der Octroikonvention, der den Warenzug von Frankfurt in gewissen Fällen vom Umschlagszwang befreite, wörtlich aus und erklärte, das Ausnahmerecht gelte lediglich für Frankfurt, nicht für andere Mainorte wie Hochheim, deren Güter unter allen Umständen in den Stationshäfen umschlagen müfsten.

Die nächste unerquickliche Folge[3] all der Streitereien war eine Beschwerde Nassaus, die von Braunschweig unterstützt ward, gegen die hessische Regierung. Die Bundesversammlung sei nach Artikel 19 der Schlufsakte befugt und verpflichtet, für Aufrechterhaltung des gefährdeten Besitzstandes

[1] Vgl. Fascikel, betr. Verhandlungen wegen der Güterverschleppungen über Biebrich mit Umgehung des Mainzer Hafens und desfalls mit Nassau entstandene Streitigkeiten im M.St.A.

[2] Noch billiger stellten sich die Preise für die Thalreisen Hochheim-Köln. Nach erhaltener Frachtliste waren auf dieser Route einschliefslich der „Lokalspesen“ und der „Provision“ für 50 Kilo Waren der ersten Klasse 34 Kr., der zweiten Klasse 36 Kr., der dritten Klasse 45 Kr. zu zahlen. Vgl. „Frachtübernahmspreise von Schmoelder u. Co. in Hochheim“ a. a. O.

[3] Vgl. die Aktenstücke vom Mai 1824 a. a. O.

Sorge zu tragen. Zur Zeit werde derselbe im Widerspruch gegen Artikel 3 der Wiener Bestimmungen über die Nebenflüsse gestört. Ganz abgesehen davon, dafs das durch die Kongrefsbeschlüsse abgeschaffte Umschlagsrecht immer noch in Übung sei, solle nunmehr auch Artikel 12 der Octroikonvention eine neue, lästige Auslegung erhalten. Er solle gegen alles Herkommen für ein ausschliefsliches Privileg Frankfurts erklärt und den Mainschiffen anderer Orte, die seither ungehindert den Mainzer Stationshafen passiert hatten, dies künftig verwehrt werden [1].

Die provisorische Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt mufste auf Anfrage diese Beschwerde unterstützen und erklären, dafs Artikel 12 seither nicht wörtlich interpretiert wurde; freilich habe es sich dabei meist um Waren gehandelt, die dem Umschlag überhaupt nicht unterlagen. Allein die Reklamanten konnten nachweisen, dafs des öfteren auch Umschlagsgüter, wie Blei und Eisen, von anderen Orten als Frankfurt früher ohne Aufenthalt an Mainz vorbeigekommen seien. Die Stadt konnte dem nur entgegenhalten, dafs dies ohne ihr Wissen geschehen sei und daher kein Präjudiz schaffe.

Um die Sache nicht auf die Spitze zu treiben, schlug die hessische Regierung vor, einstweilen allen Mainschiffen gegen Kautionshinterlegung die Vorbeifahrt zu gestatten, bis eine Einigung erzielt sei. Unter endlosen Schreibereien [2] schien dann die Angelegenheit im Sande verlaufen zu wollen. Die Rheinschiffahrtsordnung hat diesen fortwährenden Streitigkeiten ein Ziel gesetzt. Kurz vorher war schon der gezwungene Umschlag auf dem Neckar bei Mannheim, um dessen Existenz seit 1808 fast ebenso heftig wie um den Kölner und Mainzer Stapel gekämpft wurde, durch Erlafs des Grofsherzogs Ludwig vom 15. Februar 1827 beseitigt worden [3].

Wir haben bei diesen Verhältnissen, namentlich bei den Wirren wegen des Mainzer Umschlags, etwas länger verweilt,

---

[1] Die Frage, ob die Umschlagsbefreiungen des art. 12 der Octroikonvention neben Frankfurt für andere Mainorte Geltung hätten, wurde auch ausführlich in den Sitzungen der Centralkommission behandelt. Vgl. 319., 320., 324., 328. und 329. Sitzungsprotokoll vom Jahre 1824. Namentlich in der 329. Sitzung vom 31. Juli 1824 gab der hess. Bevollmächtigte Verdier eine ausführliche Darlegung der Sachlage. (Lithographierte Abdrücke in den Akten über Handel uud Verkehrswesen M.St.A.)

[2] Als die städtischen Behörden von Mainz immer mehr in die Enge getrieben wurden, behaupteten sie schliefslich, sie hätten beim Aufstellen ihrer Forderungen nicht gewufst, dafs auch Güter aus anderen Mainorten als Frankfurt umschlagsfrei passieren dürften. Vgl. besonders Schreiben vom 26. Mai 1824 in Fascikel, betreffend Verhandlungen etc. a. a. O.

[3] Der Erlafs, der als Anlage dem 411. Separatprotokoll der Centralkommisson vom 31. März 1827 beigefügt ist, findet sich gedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1828 S. 39.

weil sie manch lehrreichen Ausblick auf den Rheinverkehr jener Tage, auf die Krähwinkelpolitik einzelner Hafenplätze gewähren. Sie zeigen, dafs der Stapel in seiner damaligen bereits gemilderten Form immer noch so drückend erschien, dafs die Beteiligten den beschwerlicheren Landweg der natürlichen Wasserstrafse vorzogen. Der umständliche Transport der Waren vermittelst Achse zwischen Hochheim und Biebrich konnte mit der bequemen Fortbewegung der Lasten auf Main und Rhein erfolgreich konkurrieren, weil die Verfrachter die Plackereien im Mainzer Hafen bei Benutzung der letztgenannten Strecke fürchteten. Nichtsdestoweniger suchte dorten die städtische Verwaltung, unterstützt von der Vertretung des Handelsstandes[1], die überkommene Gerechtsame bis zur letzten Stunde hartnäckig zu bewahren, nicht immer im Einklang mit den Regierungsbehörden, die zwar auch am Princip des Umschlagszwanges festhielten, aber des öfteren zu angemessenen Zugeständnissen bereit waren[2].

Die Gildeschiffer, die vordem zu den hartnäckigsten Verfechtern des Stapels gezählt hatten, waren im 19. Jahrhundert nicht mehr im gleichen Mafse auf seinen Fortbestand angewiesen. Solange der Konkurrenzkampf unter den Schiffern der verschiedenen Uferstädte des Rheins mit Zwangsmafsregeln geführt wurde, solange man in jedem nicht Ortseingesessenen einen Fremden, einen Gegner erblickte, dem man die Verladung im eigenen Hafen erschwerte oder unmöglich machte, bot der Umschlagszwang den Schiffern der Stapelplätze eine willkommene Handhabe, um sich die Konkurrenten vom Halse zu halten. Seit nach Gründung der „rheinischen“ Gilden, in denen die Schiffer vom Oberlauf und Unterlauf des Flusses einträchtig zusammengefafst waren, die Verfrachtung an den grofsen Knotenpunkten des Handels für die Korporationsmitglieder innerhalb gewisser Grenzen freigegeben war, verlor der Umschlag in den Stationsstädten für diese seine ausschlaggebende Bedeutung. Den mittelrheinischen Schiffsbesitzern konnte es gleichgültig sein, ob sie in Frankfurt oder in Mainz Ladung nahmen, ob sie von den Kaufleuten und Spediteuren der Rhein- oder Mainstadt ihre Aufträge erhielten. Deutlich findet sich dieser Wandel der Anschauungen in Schifferkreisen bei einer Eingabe ausgeprägt[3], in der Mainzer Gildeschiffer um Er-

[1] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.

[2] Dies zeigt sich beispielsweise in dem erwähnten Streit zwischen Mainz und Kostheim wegen der Landverfrachtung der von Frankfurt kommenden Güter. Die Handelskammer vertritt bei diesen Wirren ausschliefslich das lokale Interesse und will nachweisen, dafs für die Kostheimer die Teilnahme am Landtransport keine wahren Vorteile bringe, weil durch sie „zuviel Personen der Landwirtschaft entzogen würden“. Vgl. Akten d. M.H.K. § 3354 von 1824, §§ 4078 und 4092 von 1827.

[3] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen. Verhandlungen 1821—1824 M.St.A.

laubnis nachsuchen, Waren von Frankfurt nach Köln ohne gezwungenen Umschlag führen zu dürfen. Sie sind bereit, jedesmal Hafen- und Waggebühren sowie eine billige Speditionsgebühr zu entrichten, wenn sie ohne Aufenthalt passieren können. In der Gemeinderatssitzung vom 27. Dez. 1824 wird die Gewährung der Bitte abgelehnt mit dem Hinweis, dafs die Stadt die ihr zustehende Gerechtsame des gezwungenen Stapels in ganzer Ausdehnung aufrecht halten müsse, da der Vorteil, den die Schiffer aus einer Änderung und die Stadt aus gleichzeitiger Unterdrückung des Gebührenausfalls bei dem Schleichhandel zwischen Hochheim und Biebrich erlangten, den Nachteil nicht aufhebe, der dem Handel und damit mittelbar der Stadt durch Verlust eines grofsen Teiles des Speditions- und Kommissionshandels erwachse.

Die Kaufleute, nicht die Schiffahrtstreibenden waren im 19. Jahrhundert vor allem auf die Beibehaltung des Stapels erpicht. Die Überschätzung des Nutzens, den der blühende Speditionshandel einem Platze bieten konnte, hat zu seiner engherzigen Verteidigung am meisten beigetragen.

§ 10.

b. Weiterentwicklung der Schiffergilden in den Stationsstädten.

Wie der Umschlagszwang wurde auch die Gildenorganisation trotz aller entgegenstehenden Beschlüsse des Wiener Kongresses nach 1815 im wesentlichen unverändert beibehalten. Nur einzelne Bestimmungen suchte man gelegentlich zu wandeln, ohne jedoch damit den gewünschten Beifall zu finden. So hatte Graf Solms-Laubach, der in etwas schroffer Weise darnach strebte, die Rheinschiffahrtsangelegenheiten möglichst einheitlich zu gestalten und von Lokalbehörden unabhängig zu machen, während seiner Verwaltung durch Erlafs vom 31. Juli 1814 den Artikel 20 der Gildereglements abgeändert[1]. Künftig sollten nicht mehr wie seither die Kölner und Mainzer Bürgermeister im Vorsitz der Verwaltungsbureaus von Vierteljahr zu Vierteljahr mit Octroiinspektoren wechseln, sondern letztere zur Vereinfachung des Geschäftsganges die Präsidentschaft ein für allemal ohne Einmischung der Lokalbehörden übernehmen. In Köln wurde Inspektor Carové, in Mainz Inspektor Ockhart mit diesem Posten betraut[2].

---

[1] Vgl. Abschrift in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

[2] Ein ähnlicher Akt der Centralisationsbestrebungen war es, dafs am 1. Juni 1815 die Kaution des Gildesekretärs Oechsner in Höhe von 2000 frs. von der Bürgermeisterei Mainz an die Centralverwaltung der Rheinschiffahrt in Frankfurt mit allen übrigen Kautionen abgegeben wurde. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.

Als dann wieder geordnetere Verhältnisse eintraten, blieb Unklarheit darüber, wie weit die Bürgermeistereien in ihrem Rechte beschränkt seien. Diese behaupteten, dafs ihnen zum mindesten der Vorsitz und die Leitung der Generalversammlungen der Gilden geblieben wären, da das Inscript des Grafen Solms die Artikel 22, 23, 30 des Reglements nicht berühre und sich lediglich auf die Präsidentschaft bei den ständigen Verwaltungsbureaus beziehe. In Mainz[1] bestand die preufsisch-österreichische Administrationsverwaltung darauf, dafs die Einberufung der Schiffer zur allgemeinen Versammlung für 1. März 1815 durch den Bürgermeister vorgenommen würde, und dafs dieser bei derselben auch den Vorsitz führte, nicht etwa lediglich ohne Amt beiwohnte.

Späterhin suchte man den Erlafs vom 31. Juli 1814, der den Einflufs der Lokalbehörden bei der Gildenverwaltung bedeutsam einschränkte, völlig zu beseitigen. Nachdem Ockhart in Mainz mehrere Jahre „gleichsam permanent präsidiert" hatte, verlangte die dortige Handelskammer in einer Eingabe vom 23. November 1818[2], die Bürgermeisterei solle neuerdings „auf der gesetzlichen Alternierung" nach Artikel 20 des Reglements bestehen. Die hessische Regierung erklärte nach Anrufen den Erlafs des Grafen Solms für ungültig, und von 1820 an wurde der Vorsitz im Verwaltungsbureau von Zeit zu Zeit wieder dem Bürgermeister oder dessen Adjunkten übertragen[3].

Die Generalversammlungen der Gilden, die in erster Linie der Ergänzung der Mitglieder der Verwaltungsbureaus und ihrer Suppleanten dienen sollten, wurden in den durch die Reglements vorgesehenen Formen bis zum Erlafs der neuen Schiffahrtsordnung ungehindert abgehalten. In den Mainzer Akten[4] finden sich ausführliche Protokolle, welche den Verlauf dieser Zusammenkünfte im einzelnen schildern. Nach Erledigung der Präsidentenfrage wurde daselbst im Lokale des Erhebungsamtes am 1. und 2. März 1815 eine Generalversammlung unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Freiherrn von Jungenfeld eröffnet. Sodann kam eine unverhältnismäfsig lange Pause, da man im Hinblick auf die angekündigte, endgültige Regelung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten die fällige Erneuerung der Vorstandsmitglieder auf sich beruhen liefs. Da diese sich aber immer länger verzögerte, erklärte die Centralkommission, dafs dem

[1] Vgl. zum folgenden die zwischen der „subdelegierten Kommission" für Rheinschiffahrtsangelegenheiten, dem hess. Kreisdirektor und der Bürgermeisterei Mainz gewechselten Schreiben vom 27. Januar, 1., 13., 27., 28. Februar 1815 in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

[2] Rheinschiffahrtsakten 1818 M.St.A.

[3] Rheinschiffahrtsakten 1820 M.St.A.

[4] Akten der Mainzer Schiffergilde 1814—1831 M.St.A.

Zusammentritt der Schiffer nichts entgegenstehe und liefs durch die provisorische Verwaltungskommission am 26. Februar 1821 deren Berufung beantragen, der für den 16. April 1821 Folge geleistet wurde. Eine weitere Versammlung war auf den 3. Mai 1824 angesetzt, mufste aber, ganz ähnlich wie eine gleichzeitige Tagung in Köln, bis zum 1. Juni verschoben werden, da zahlreiche auswärtige Mitglieder wegen Kürze der Zeit bis zum erstgenannten Termin nicht geladen werden konnten. Schliefslich wurde noch am 26. Juni 1827 eine allgemeine Zusammenkunft abgehalten.

Bei diesen Versammlungen waren die stimmfähigen Mitglieder, soweit sie nicht selbst erscheinen konnten, gröfserenteils durch Bevollmächtigte vertreten, die sich durch schriftliche, behördlich beglaubigte Legitimationen ausweisen mufsten. Dabei kam es vor, dafs eine einzelne Person oft die Voten einer ganzen Reihe ihrer Genossen in sich vereinte. Beispielsweise[1] beauftragten 1824 die Badener Schiffer zwei Freunde, für ihre 7 Mannheimer und 12 Heidelberger Kollegen zu stimmen, wobei sie sich nur Abschriften der ergangenen Beschlüsse erbaten und ihren Delegierten einschärften, sie sollten lediglich bei der Vorstandswahl mitwirken, sich aber keinesfalls auf sonstige Verhandlungen einlassen. Weiter ging der Auftrag, den Mainzer Schiffer, die zufällig im Kölner Hafen lagen, dem S. Moritz erteilten und der dahin lautete, „er solle alles thun, was er als Bevollmächtigter für zweckmäfsig und dienlich erachte". Bei diesen weitgehenden Vollmachten liefsen sich Mifsstände kaum vermeiden. Um ihnen möglichst vorzubeugen, beantragte am 12. April 1824 die Mainzer Bürgermeisterei, es solle beschlossen werden, dafs Auswärtige künftig sich nicht mehr durch Personen vertreten lassen dürften, die nicht zur Gilde gehörten, und weiter, dafs nicht zu viele Schiffer e i n e m Kollegen ihre Stimme zuteilten. Allein ihr wurde durch Ockhart, der damals Direktor der Verwaltungskommission war, bedeutet[2], dafs sich wegen der Vollmachten nichts zwingendes thun liefse, da Artikel 21 und 23 des Reglements diesbezügliche Normen nicht enthielten. Zu einer Abänderung derselben wollte man sich aber nicht entschliefsen, da ja der „provisorische Zustand" einstweilen unangetastet bleiben sollte.

Die Bürgermeisterei liefs sich durch diesen Mifserfolg keineswegs abschrecken und brachte nach ein paar Jahren einen neuen Abänderungsvorschlag ein, dem es ebenfalls nicht an innerer Berechtigung gebrach. Sie bekämpfte in einer an die Grofsh. Regierung gerichteten Eingabe vom 18. Mai 1827[3]

---

[1] Anlagen zu den Protokollen vom 1. Juni 1824 M.St.A.
[2] Schreiben Ockharts vom 20. April 1824 M.St.A.
[3] Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

alle Bestimmungen des Reglements, die sich auf eine Teilung der Gildeglieder nach den beiden Rheinseiten bezogen. Die Forderung einer getrennten Listenaufstellung für jedes Rheinufer stamme aus der Zeit, da die Verwaltung noch zwischen Frankreich und dem Fürstprimas geteilt war. Gegenwärtig seien aber wieder sechs Uferstaaten an derselben interessiert und man könne daher beim Auslosen und Aufstellen der Kandidaten ganz wohl auf diese „Abteilung zur Hälfte" verzichten. Den Rheinschiffahrtsbehörden stünde dann frei, bei der doppelten Anzahl vorzuschlagender Kandidaten alle Uferstaaten verhältnismäfsig zu berücksichtigen. Wiederum mufs sich die Bürgermeisterei auf diese Anfrage sagen lassen [1], dafs eine Befugnis zu derlei Abänderungen nicht gegeben sei und solche daher unmöglich durchgeführt werden könnten.

So wurden dann die Vorstandswahlen auf all diesen Versammlungen nach dem umständlichen, in der Gildenordnung vorgesehenen Verfahren durchgeführt. Der Vorsitzende, Bürgermeister oder Adjunkt, bildete mit vier Schiffern das Wahlbureau, das die Auslosung der zwei Mitglieder, die gesetzlich abzutreten hatten, überwachte. Sodann kam die eigentliche Wahlhandlung an die Reihe, bei der jedes vertretene Mitglied für 12 Genossen sein Votum abgeben konnte [2]. Hiernach wurden die 6 Höchstbestimmten von beiden Rheinseiten in einer Liste zusammengestellt, und diese der obersten Rheinschiffahrtsbehörde zur Auswahl der beiden Mitglieder des Verwaltungsbureaus und der 4 Suppleanten übergeben [3].

Die Beteiligung an der Wahlhandlung war in Mainz eine ziemlich rege. Beispielsweise waren 1824 bei insgesamt etwa 150 Gildemitgliedern 126 Mann vertreten, von denen 124 je 12 Stimmen = 1488 Stimmen abgaben. Davon entfielen 1443 Stimmen auf 57 wählbare Genossen, während 45 zersplitterten, indem sie für Verstorbene oder im Amt bleibende Glieder des Verwaltungsbureaus abgegeben wurden. Nicht ganz so stark war die Beteiligung bei der Wahl von 1821, an

[1] Schreiben der Grofsh. Regierung an die Bürgermeisterei vom 30. Mai 1827.

[2] 1821 wurde, da seit 1815 keine Wahl stattgefunden hatte, das ganze Bureau mit den Suppleanten erneuert, wobei jedes Mitglied 20 Kandidaten benennen durfte. Bei dieser Abstimmung wurde auch die Frage angeregt, ob sich die abwesenden Schiffer durch einen Rechtsfreund vertreten lassen dürften, der aufserhalb des Gildenverbands stehe. Sie wurde jedoch nicht weiter behandelt, da ihr Austrag am Resultat der Abstimmung nichts geändert hätte. Vgl. Protokoll vom 16. April 1821 (M.St.A.) und die oben berührten Anträge der Mainzer Bürgermeisterei.

[3] Die Namen der Gewählten, die aus den verschiedensten Orten der Stromstrecke stammten, sind in den Protokollen enthalten; die vom Jahre 1821 (für Mainz und Köln) finden sich gedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1823 S. 41, 42.

der nur 95 Mann teilnahmen, während 1827 gar nur 26 Schiffer zur Abstimmung kamen.

Abgesehen von der Neuwahl des Vorstandes wurde auf den Generalversammlungen nicht allzuviel vorgenommen, ja nicht einmal richtig für dieselben geplant. Nur für das Jahr 1815 waren in dieser Beziehung bedeutendere Maſsnahmen vorgesehen worden. Damals hatte die subdelegierte Kommission für die Rheinschiffahrt in Erwägung, daſs Gildeschiffer Kaufmannsgüter fuhren, ohne gehörige Sicherheit zu bieten, und anderseits Intermediärschiffer, die nach den Zwischenhäfen laden muſsten, ganz von den Gilden in Köln und Mainz ausgeschlossen blieben, am 10. Februar eine ausführliche Instruktion für die nächste Versammlung bearbeitet[1]. Nach ihr sollten:

1. die Fahrten von neuem in direkte, Intermediär- und Kleinschiffahrten eingeteilt werden, wie es bei Errichtung der Gilden vorgesehen war;

2. sollten in Zukunft alle Schiffer, die Ladungen für direkte oder Intermediärfahrten nähmen, Gildenmitglieder sein;

3. bei den Generalversammlungen alle Patente vorgelegt werden, damit sie mit einer Beglaubigung der subdelegierten Kommission versehen würden;

4. sollten alle Schiffer der Reihe nach abgefragt werden, damit sie sich für eine bestimmte Stromstrecke entscheiden könnten.

Auf der im März abgehaltenen Versammlung kamen jedoch diese Vorschläge kaum zur Sprache. Eingehender wurde nur über eine Beschwerde der Mainzer Schiffer, die von Wormsern unterstützt ward, verhandelt[2], nach der im Hafen von Mannheim ihnen teils die Fracht gar nicht, teils nur nach willkürlichen Abzügen ausgezahlt würde, die die Glieder der dortigen lokalen Schiffervereinigung unter sich teilten. Den Reklamanten wurde das Versprechen gegeben, daſs derartige Fälle künftig nicht mehr vorkommen dürften. In ähnlicher Weise sollte 1824 der Plan einer Vertiefung und Erweiterung des Mainzer Winterhafens auf der Generalversammlung erörtert werden, aber auch dieses Vorhaben wurde nicht ernstlich berücksichtigt[3].

Die Versammlungen der Mainzer Gilden in 1½ Jahrzehnten nach dem Wiener Kongreſs lassen die Bethätigung neuer Gedanken, die Geltendmachung energischer Verbesserungen in jeder Weise vermissen. Sie erfüllen ihre im wesentlichen formale Aufgabe, ohne auf die innere Verwaltung der Korporationen einen entscheidenden Einfluſs zu üben oder für

---

[1] Vgl. dieselbe in Akten der M. Schiffergilde M.St.A.
[2] Vgl. Protokoll vom 2. März 1815 M.St.A.
[3] Vgl. Akten der M. Schiffergilde 1824.

die Sicherung der Berufsthätigkeit ihrer Mitglieder irgendwie Bemerkenswertes zu leisten, und sind in ihrer ganzen Erscheinung ein charakteristisches Abbild der Erschlaffung, die alle Rheinschiffahrtsverhältnisse, besonders die grofsen Gilden während des „Provisoriums" gefangen hielt.

Die Zahl der Gildemitglieder in diesem Zeitraum bleibt ziemlich die gleiche. Es trat weder eine starke Zunahme noch eine merkliche Minderung derselben ein. Nur einmal versuchten die Rheinschiffahrtsbehörden einen Einflufs auf sie zu üben, ohne jedoch mit ihrem Streben zum Ziele zu kommen. Die subdelegierte Kommission wünschte 1814[1], alle diejenigen aus der Gildeliste zu streichen, die unberechtigt durch Protektion und Machtaussprüche aufgenommen seien, und erbat von der Handelskammer ein Verzeichnis derjenigen Schiffer, die ihr Vertrauen besäfsen. Die Vertretung des Handelsstandes lehnte dies Verlangen ab[2], meinte aber auch, man solle die Zahl der Korporationsmitglieder soweit beschränken, dafs jedem derselben alle zwei Monate eine Berg- und Thalreise zufalle. Sie schlage demnach vor, dafs die notwendige Zahl nach dem Alter genommen und dabei je zu einem Drittel der Kölner-, der Mainzerhafen und die Zwischenhäfen berücksichtigt würden. Die zur Thätigkeit Berufenen müfsten dann die in Ruhestand Versetzten unterstützen, bis diese durch Sterbefälle oder Austritte in die Zahl der Aktiven einrücken könnten. Die subdelegierte Kommission[3] ging auf diesen Vorschlag nicht ein und behauptete, die Minderung der Anzahl von Gildeangehörigen könne, wenn keine andere Möglichkeit gefunden werde, nur durch das Los erfolgen. Nach Eingreifen der Bürgermeisterei sah man dann überhaupt von Anwendung eines derartigen Gewaltmittels ab und beschränkte nur die Aufnahme neuer Gildemitglieder, die ja den Rheinschiffahrtsbehörden vorbehalten war, in der Folgezeit auf ein Mindestmafs. Während beispielsweise die Generaldirektion des Octroi allein im Jahre 1810 neun „direkte Schiffer" in die Mainzer Liste eingeschrieben hatte, wurden in der Zeit von 1815—1820 nur drei Mann durch die subdelegierte Kommission angenommen[4]. Auch die ihr folgende Centralkommission war in dieser Beziehung sehr vorsichtig und besetzte lediglich einige durch Todesfall oder sonstwie freigewordene Stellen[5].

---

[1] Die diesbezüglichen Schreiben finden sich in Rheinschiffahrtsakten 1814 M.St.A.

[2] Schreiben vom 11. Juli 1814 a. a. O.

[3] Schreiben vom 14. Juli 1814 a. a. O.

[4] Vgl. die ausführlichen Zusammenstellungen in Hermans Adrefsbuch 1823 S. 41—90, wo nicht nur die Vorstände der Kölner und Mainzer Gilden, sondern auch deren einzelne Mitglieder mit Namen, Wohnort, Epoche der Aufnahme, Behörde, die sie annahm, aufgezählt sind.

[5] Die Frage, ob ein Schiffsmeister sein Gilderecht an einen anderen übertragen könnte, wie dies 1819 B. Esser von Worms zu Gunsten von

Trotzdem ist in den zwanziger Jahren die Zahl der Gildemitglieder nicht wesentlich kleiner als zur Zeit der Gründung der Korporationen. Während die Liste vom Jahre 1808, abgesehen von den Jachtschiffern, 174 Namen aufweist, nennen die Aufstellungen für die Generalversammlung 1821 157, für die von 1824 152 Personen[1]. Die genauen Nachweise, die Herman in seinem Adreſsbuch von 1823 giebt, beziehen sich auf insgesamt 163 Glieder der Mainzer Gilde. Von den beiden Sektionen der Kölner Gilde[2] hatte nach seinen Aufstellungen die des Oberrheins 82 (gegen 78 anno 1808) die des Niederrheins 66 (gegen 77 anno 1808) Mitglieder. In den nächsten Jahren mag sich die Zahl der Gildeangehörigen zu Köln und Mainz noch etwas gesteigert haben[3], wenn auch seit 1824 die Centralkommission offiziell keine neuen Schifferaufnahmen in beide Korporationen mehr zulieſs.

Bei diesen Zusammenstellungen sind stets nur die stimmfähigen, vollbürtigen Angehörigen der Gilden (direkte und Zwischenschiffer) gezählt. Auſserdem waren ihnen aber noch eine ganze Reihe weiterer Personen als „Setzschiffer" und „angehende Schiffsmeister" angegliedert. Für das Jahr 1823 wird die Zahl der Mainzer Setzschiffer auf 19, der angehenden Schiffsmeister auf 36 angegeben[4]. Für die Kölner Sektion des Oberrheins werden 4 Setzschiffer und 5 angehende Schiffsmeister, für die Sektion des Niederrheins 11 Setzschiffer und 20 angehende Schiffsmeister genannt[5]. Endlich gab es noch eine ganze Reihe von Rheinschiffern, die um Aufnahme in die Gilden eingekommen waren, die aber zur Zeit noch warten muſsten, bis Plätze für sie frei wurden[6].

F. W. Villmann aus Speier gethan hatte, wurde auf der Generalversammlung 1821 entschieden bestritten, aber nicht endgültig gelöst. Vgl. Protokoll dieser Versammlung und die Notiz bei Herman a. a. O. S. 89 Nr. 123.

[1]

	1821	1823	1824
direkte Schiffer	96	96	89
Intermediärschiffer Mainz-Straſsb.	47	46	46
Intermediärschiffer Mainz-Köln	14	21	17
	157	163	152

Vgl. Protokolle der Gildeversammlungen 1821, 1824 in Akten der Mainzer Schiffergilde und Herman a. a. O. S. 43—54. Die Differenz der Zahlen für die Jahre 1823—1824 ergiebt sich daraus, daſs bei Herman einige Schiffer aufgezählt sind, die nicht mehr stimmfähig waren, weil sie nicht mehr fuhren etc. (Vgl. Nachtrag daselbst S. 89.)

[2] Herman a. a. O. S. 64—83.

[3] Jedoch erscheint die Angabe des Jahresberichts der Centralkommission 1835 S. 70, 71, daſs die Anzahl der Gildeschiffer im Jahre 1828 345 Mann betragen habe, im Vergleich mit den sonst erhaltenen Nachrichten etwas zu hoch gegriffen.

[4] Herman a. a. O. S. 56—62.

[5] Herman a. a. O. S. 74 und S. 84—87.

[6] Herman a. a. O. S. 62, 63, 76, 77, 88. Mitunter kommt es zu scharfen Beschwerden, wenn Schiffer mit Anwartschaft sich durch Er-

Dies Herandrängen der Schiffer aller Uferplätze zu den beiden rheinischen Korporationen deutet darauf hin, wie sehr diese trotz aller Mängel immer noch bei den Berufsgenossen in Ansehen standen. Zwar wurden die Erlaubnisscheine zum Betrieb der Kleinschiffahrt, die den Verkehr der Ortschaften zwischen den Stationsstädten vermittelte, auch Reisende samt ihren Effekten nach diesen Plätzen führte[1], noch immer frei an die Bewerber vergeben[2], sofern sie nur ein Zutrauenszeugnis des Handelsstandes beibrachten. Allein der Gütertransport zwischen den grofsen Handelshäfen, der den rheinischen Korporationen vorbehalten blieb, galt mit Recht als viel einträglicher, gar nicht zu rechnen die anderen Vorteile, die der Anschlufs an diese gewährte.

Auch darf man nicht glauben, dafs alle Mitglieder der Gilden damals sich nur mühsam des Lebens Notdurft verschaffen konnten. Allerdings hatten die Glieder der ehemaligen kurmainzer Schifferzunft noch immer an den durch diese kontrahierten Schulden zu tilgen[3]. Nachdem die Bestrebungen zu ihrer Abzahlung um die Wende des Jahrhunderts nur teilweise zum Ziele geführt hatten, war von ihnen am 4. Februar 1809[4] ein weiterer Vertrag geschlossen und vom Departementspräfekten am 13. September desselben Jahres bestätigt worden, der bestimmte, dafs zur Tilgung einer Schuldsumme von 3000 fl. für jeden Centner Ladung im Mainzer Hafen ein Centime an den Gildesekretär gezahlt werden solle. Marktschiffer J. B. Hänlein sowie die ehemaligen Zünftler, die nicht mehr fuhren, mufsten unter Berücksichtigung ihrer Vermögenslage ebenfalls Beiträge entrichten. Nach Übergang der Stadt an Hessen betonte die Bürgermeisterei[5], dafs dieser Beschlufs, „da sein heilsamer Zweck noch nicht erreicht sei", weiter zu Recht bestehe, lehnte es aber ab, die Auflage zu erhöhen[6], da sie schon jetzt jährlich die doppelte Zinsensumme ergebe und demnach die Schuld langsam aber sicher abgetragen werde. Dagegen besafs die 1808 gegründete Mainzer Gilde ziemliches

nennung jüngerer Meister zu Gildeschiffern übergangen fühlen. Vgl. diesbez. Beschwerde der Schiffer D. Franzmathes und D. Hänlein im Jahre 1824, zu deren Gunsten sich das hess. Staatsministerium und sein Bevollmächtigter bei der Centralkommission verwenden. (Rheinschiffahrtsakten 1819 M.St.A.)

[1] Vgl. diesbezügliche Entscheidung vom 20. Oktober 1820 in Rheinschiffahrtsakten 1820 M.St.A.

[2] Über die oft wiederholte Erteilung der Kleinschifferpatente vgl. Rheinschiffahrtsakten 1815—1831 M.St.A.

[3] Vgl. oben S. 10.

[4] Abschrift des Vertrags und der weiteren Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.

[5] Schreiben vom 28. Januar 1815 a. a. O.

[6] Schreiben vom 16. Juni 1816 und vorhergehende Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1816. M.St.A.

Vermögen, sogar soviel, dafs sie anderen damit aus der Verlegenheit helfen konnte. Während der Blockade von 1814 lieh sie der Mainzer Stadtverwaltung eine Summe von 4000 Francs zu 6 %, die erst nach 1816 wieder zurückgezahlt wurde [1].

Einzelne Gildegenossen dürfen sogar als ansehnliche Kapitalisten bezeichnet werden. Schon 1814 schossen sie einen Teil des Geldes vor, das zum Reinigen des Winterhafens nötig war [2], und noch im gleichen Jahr vermochten dieselben Leute der Stadt die nicht unbeträchtliche Summe von 26000 Francs leihweise zu überlassen [3]. Im Jahre 1819 machten dann die drei Schiffer J. B. Hänlein, J. Plier und J. Mannheim der Stadt das Anerbieten, sie wollten die Unterhaltung des Winterhafens für ihre Rechnung übernehmen [4]. Als die Regierungsbehörden über sie Erkundigungen einzogen, konnte der Bürgermeister am 22. August 1819 bescheinigen, „dafs diese Schiffsmeister sämtlich ansässige Bürger seien, Besitzer von „eigentümlichen" Schiffen und bekanntermafsen wohlhabende Männer; sie vermöchten unzweifelhaft, eine zur Sicherheit der Verbindlichkeiten des geplanten Unternehmens nötige Bürgschaft zu leisten".

Da der Gilderat auf Anfrage erklärte [5], er halte es zwar für unvereinbar mit der Verfassung, wenn die Korporation sich selbst an dem Unternehmen beteilige, glaube aber, dafs es bei den genannten Meistern in guten Händen sei, kam zwischen diesen einerseits, dem Militär-Gouvernement der Bundesfestung und der Grofsh. Provinzialregierung anderseits am 22./24. September ein Pachtvertrag auf 10 Jahre zu stande [6]. Gegen eine jährliche Zahlung von 50 fl., die an beide Verwaltungen je zur Hälfte zu entrichten waren, und gegen Übernahme der Verpflichtung, den Winterhafen, vom Eingang bis zum rechten Schulterpunkt der Bastion Damian, vor jedem 1. Oktober vom Schlamm zu reinigen, erhielten die drei Meister das Recht, bestimmte Einlafsgebühren von allen Privatschiffen, die überwintern wollten, zu fordern. Dieselben betrugen für ein grofses Rheinschiff 12, ein grofses Frankenschiff 12, Schiff von mittlerer Gröfse 10, gewöhnliches Frankenschiff 8, kleines Schiff 5, grofse Jacht 9, kleine Jacht 8, Nachen 2, Mühle 12 fl. Militärfahrzeuge und Schiffe (Pontons) der Rheinbrücke überwinterten unentgeltlich. Flöfse, Bauhölzer und Fahrzeuge, die

---

[1] Genauere Nachweise über Einzelheiten, wie Zinszahlungen, enthält das Budget der Stadt Mainz von 1817 M.St.A.

[2] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1814.

[3] Budget der Stadt Mainz 1817 (M.St.A.)

[4] Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

[5] Vgl. Schreiben vom 7. und 10. September a. a. O.

[6] Der Vertrag ist in genannten Akten erhalten.

bei Sturm den Schiffen gefährlich werden konnten, durften überhaupt nicht aufgenommen werden. Aufserdem war zur Verhütung der Feuersgefahr bestimmt, dafs niemand auf den eingebrachten Fahrzeugen übernachten oder während der Dunkelheit Licht in ihnen brennen durfte[1].

Ferner beteiligte sich die Gilde 1823—1824 energisch an den Projekten zur Austiefung des Winterhafens und wollte das nötige Kapital in Höhe von 20—30000 Francs gegen mäfsige Zinsen besorgen[2]. Wenn ihre Vorschläge auch wegen formeller Bedenken nicht angenommen werden[3] konnten und man lieber das Geld von der Mainzer Assekuranzgesellschaft erhob[4], so beweisen doch die umfangreichen Verhandlungen[5], dafs die Korporation als solche beträchtliches Vermögen und den weitgehenden Kredit besafs, der zur Durchführung gröfserer Unternehmungen erforderlich ist. Ja, als im Jahre 1829 der Vertrag wegen Verwaltung des Winterhafens ablief, übernahm die Gilde selbst, da in den letzten Monaten namentlich von den Rheinmüllern Beschwerden gegen die Privatpächter eingelaufen waren[6], die Instandhaltung des Hafens und schlofs einen diesbezüglichen Kontrakt mit Stadt und Festung Mainz auf 15 Jahre, der vom 1. Oktober 1829 an laufen sollte[7].

Das Auftreten des Gildevorstandes in Sachen des Mainzer Winterhafens beweist, welche Vermögen sich in den Händen einzelner Korporationsmitglieder zu sammeln begannen und dafs, wenn auch mancher derselben in den Listen als „verarmt“ bezeichnet wurde, doch wenigstens die Mehrzahl sich eines gewissen Wohlstandes erfreute. Es zeigt aber anderseits, wie der Stadt Mainz nicht zu unterschätzende Vorteile daraus erwuchsen, dafs die Verwaltung der rheinischen Gilde in ihr einen festen Sitz hatte und so mit ihren Lokalinteressen gewissermafsen verknüpft wurde.

Die günstige finanzielle Lage der Gilde kam ihren einzelnen Mitgliedern in mancherlei Weise zu gute, insbesondere hat die nach Art. 59—65 des Reglements ins Leben gerufene Unterstützungskasse, soweit sich dies an Hand der urkund-

---

[1] Diese Vorschrift gab später zu vielen Streitigkeiten Anlafs. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[2] Vgl. Vorschläge vom 14. Februar 1823.

[3] Vgl. Schreiben der Grofsh. Regierung an die Bürgermeisterei vom 18. Februar 1823.

[4] Vgl. Projekt betreffend Austiefung des Winterhafens vom 31. Mai 1824.

[5] Dieselben sind, wie die genannten 3 Schriftstücke, erhalten in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

[6] Vgl. bes. Beschwerde vom 23. März 1829 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[7] Kontrakt vom 30. September 1829 mit vorhergehenden Verhandlungen in Akten über Handel, Hafenwesen etc. 1830 M.St.A.

lichen Belege verfolgen läfst[1], durchaus segensreich und social ausgleichend gewirkt. Sie konnte nicht nur manch bittere Not der ganz Armen lindern, sondern hat sich auch, wie dies schon vor ihrer Gründung in einer Eingabe vom 30. Dezember 1806 unter Hinweis auf eine Strafsburger Lokalanstalt gewünscht wurde, als eine „Notdurftskasse für die ganze Schiffergemeinde" erwiesen. Während einzelne gebrechliche oder kranke Personen, Witwen und Waisen regelmäfsige monatliche Unterstützungen in Höhe von 3—15 fl. erhielten, bekamen andere bei besonderen Unglücksfällen einen einmaligen Zuschufs, der ihnen ermöglichte, für verlorene Fahrzeuge Ersatz zu schaffen u. dergl. mehr. Dabei arbeitete die Kasse wirtschaftlich so rationell, dafs sie später bei Auflösung der Gilde bedeutende Überschüsse hatte, die an die Einleger zurückgegeben werden konnten.

Wie sehr sie in allgemeiner Gunst stand, läfst sich daraus erkennen, dafs Berufsgenossen, die nicht zur Gilde gehörten, schon 1816 mit dem Gedanken umgingen, für sich ebenfalls eine Hilfskasse ins Leben zu rufen. „Die zu dem Hafen der Grofsh. hessischen Stadt Mainz gehörigen Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte" wollten einen Teil des Lohnes, den sie für ihre Fahrten erhielten, zusammenschiefsen, um so einen Fonds „zur Nothilfe bey zustofsenden Unglücksfällen, eine Unterstützung für ihre Wittwen oder annoch hilflosen Waisen" zu gewinnen[2]. Diese Absicht, deren Verwirklichung für die „oft in wahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse sehr heilsam werden konnte", wurde von mafsgebenden Persönlichkeiten, wie Hafeninspektor Warburg und Polizeidirektor Heinrich, mit Freuden begrüfst[3], da sie wufsten, dafs gerade für die genannten Klassen des Schifferstandes „viele verdienstlose Perioden, besonders im Winter eintreten und dafs sie zur Zeit des Verdienstes wenig sparen können oder zu sparen gewohnt sind". Auch Bürgermeister Frh. v. Jungenfeld empfahl[4] den „Versuch einer wirklichen Ausführung" des Planes, nur wünschte er, das Institut solle als Zwangskasse eingerichtet werden, da es ihm schien, „dafs, wenn es von der Willkür dieser Volksklasse abhängen dürfte, hieran teil zu nehmen oder nicht, gewifs gerade diejenigen, welche eine Unterstützung in nahrungslosen Monaten am meisten bedürfen, sich im Vertrauen auf das

---

[1] Vgl. Akten der Mainzer Schiffergilde (M.St.A.), die Belege über die Verwaltung der Unterstützungskasse für verschiedene Jahrgänge enthalten. Aufserdem vgl. noch Herman, Adrefsbuch 1823, S. 89, 90.

[2] Ein ausführlicher Entwurf der geplanten Statuten wurde am 14. August 1816 der Bürgermeisterei vorgelegt. (Erhalten in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.) Vgl. Beilage 5.

[3] Vgl. Gutachten vom 30. August 1816 a. a. O.

[4] Schreiben an Grofsh. hess. Regierungskommission vom 25. Sept. 1816 a. a. O.

hiesige Armenhaus nicht herbeilassen würden, in Zeiten des Verdienstes einige Notpfennige zurückzulegen". Leider erzählen die Akten nicht, wie weit die Pläne damals zur Ausführung reiften. Es ist dies der einzige Versuch jener Tage, bei dem die Schiffer, soweit sie nicht dem Meisterverbande zugehörten, organisatorisch auftreten. Meist scheinen sie sich vollkommen der Leitung ihrer Brotherren anvertraut zu haben.

Nachdem die Jungen ihre vier Lehrjahre bei den Gildemeistern vorschriftsmäfsig überstanden hatten, bekamen sie ihr „Certifikat für angehende Schiffsgesellen" [1] und wurden aus dem Lehrlings- in das Gesellenbuch [2] überschrieben. Dort war unter dem Datum der Einschreibung Namen, Alter, Geburtsort und Herkunft der Knechte verzeichnet, bei wem und bis wann sie gelernt, bei welchen Meistern sie als Gehilfe gedient hatten und ähnliches mehr. Am Schlufs der vorgeschriebenen Gesellenjahre stellte ihnen die Gilde ein neues Zeugnis aus, in dem bescheinigt wurde, dafs sie ihre Zeit richtig bestanden hätten und folglich als „wohl erfahrene Schiffs-Knechte" durch die Mitglieder des Verwaltungsrats anerkannt worden seien. Von der Zahl der bei den Gildemeistern in Arbeit stehenden Personen kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man bedenkt, dafs das Mainzer Gesellenbuch für die Zeit vom 29. März 1809 bis 13. Juni 1831 392 verschiedene Namenseintragungen aufweist.

Betreffs des Preises, um den die Knechte und Gehilfen der Rheinschiffer arbeiteten, ist wenig überliefert; nur soviel steht fest, dafs er an keine bestimmte Taxe gebunden war, sondern jeweils freier Vereinbarung unterlag [3]. Mehr Schwierigkeiten als die Lohnfrage machten die Streitigkeiten, welche die Hilfsarbeiter der verschiedenen Plätze untereinander ausfochten. Die Mainzer Schiffsknechte reichten am 21. Februar 1821 ein Gesuch ein [4], in dem sie sich gegen das Eindringen der auswärtigen Knechte bei Bemannung der abfahrenden Schiffe beschwerten und forderten, dafs die Schiffer gehalten würden, bei der Abfahrt aus dem Hafen jedesmal zwei Dritteile aus den ansässigen Schiffsknechten zu nehmen. Allein die Bürgermeisterei antwortete [5], diesem Begehren könne ohne Eingriff in die Rechte der Dienstherren nicht entsprochen werden, denen es freistehen müsse, ihre Hilfskräfte zu wählen,

---

[1] Es befinden sich eine ganze Reihe derartiger Certificate unter den Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

[2] Dasselbe ist ebenfalls bei den genannten Akten zu finden.

[3] Vgl. Anfrage der nass. Bürgermeisterei Wiesbaden bei der Mainzer Bürgermeisterei vom 4. Februar 1816, wie hoch der Schiffslohn eines Knechtes für die Strecke Mainz-Bingen sei, und Antwortschreiben vom 9. Februar 1816 in Rheinschiffahrtsakten 1816 M.St.A.

[4] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1821 M.St.A.

[5] Schreiben vom 19. März 1821 a. a. O.

wie sie wollten, besonders bei einem Geschäft, wo die Herren gezwungen seien, den Untergebenen soviel anzuvertrauen wie bei der Schiffahrt. Nur bei dem Schiffszug und gewöhnlichen Taglöhnerarbeiten stehe der Verdienst lediglich Mainzer Einwohnern zu und sei die Polizei angewiesen, Fremde möglichst auszuschliefsen. Aber auch ohne solch gehässigen Zwang werde der erfahrene, thätige, ehr- und ordnungsliebende Schiffsknecht stets Arbeit finden. Das waren Ansichten, deren Richtigkeit nicht zu bezweifeln ist, die man jedoch mit gleichem Fug auf den ganzen Gildezwang und alle die übrigen der Rheinschiffahrt noch immer anklebenden Gewaltmafsregeln anwenden konnte. Die Mainzer Bürgermeisterei brachte sie nur in diesem einen Falle nachdrücklich zur Geltung und durfte daher einige Jahre später, als die Kölner Schiffsknechte ebenfalls um einen Erlafs baten, der sie begünstigte, auf Anfrage von dorten [1] antworten, in ihrem Hafen bestehe keine Verordnung, wonach Schiffer jedesmal wenigstens einen Mainzer Knecht mitnehmen müfsten, sondern jeder dinge seine Leute nach freier Wahl.

Im übrigen haben die Mainzer Schiffsknechte und Jungen noch öfters mit Fremden Händel geführt. Als beispielsweise 1820 [2] die Rheinthorbrücke eine Beschädigung erlitt und die Reisenden in Nachen über den Strom geführt werden mufsten, wollten sie die benachbarten Weisenauer Schiffer von dieser Einnahmequelle ausgeschlossen wissen. Die Bürgermeisterei schien ihnen diesmal Recht geben zu wollen und begnügte sich damit, das Überfahrtsgeld auf 1 Fr. festzusetzen. Doch griff nun die Regierungsbehörde ein und wies darauf hin, dafs nach Art. 22 der noch geltenden Octroikonvention Nachenfahrten von Reisenden mit ihren Effekten an Schiffervereine und Stationen nicht gebunden seien, mithin, wenn faktisch die Mainzer ein „Bannrecht" gegenüber den Weisenauern in Anspruch nähmen, dies eine willkürliche, ungesetzliche Beschränkung der Gewerbefreiheit sei, die nicht geduldet werde. Nach dieser Erklärung liefs sich die Sache bald gütlich beilegen.

Unter den Schiffsmeistern selbst trat dank des interterritorialen Charakters ihrer Genossenschaft, auch wo sie von verschiedenen Plätzen stammten, die Eifersucht des Wettbewerbes viel weniger scharf zu Tage. Sie sind sogar mit den untergeordneten Gliedern ihres Berufs, z. B. den Setzschiffern, meist einig geblieben, haben ihnen gegenüber nur entschieden ihre vorragende Stellung gewahrt [3] und darüber gewacht, dafs diesen

[1] Schreiben vom 5. und 20. September 1823 in Rheinschiffahrtsakten 1823 M.St.A.

[2] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1820 M.St.A.

[3] Vgl. Ablehnung des Anspruchs eines Setzschiffers auf direkte Fahrt Frankfurt-Köln im Mai 1817, Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

keine Rechte eingeräumt wurden, die den vollbürtigen Gildegenossen bewahrt bleiben sollten.

Ausgeschlossen von den Gildeverbänden blieben nach wie vor die Steuerleute und Lotsen. Man bezeichnet mit diesen Worten gewöhnlich berufsverschiedene Personen. Der Steuermann gehört nach beliebtem Sprachgebrauche regelrecht zur Schiffsmannschaft, er lenkt das Ruder und hat in vielen Fällen den eigentlichen Führer des Fahrzeugs zu vertreten. Der Lotse gehört nicht zur Mannschaft, er kommt nur für kurze Zeit an Bord oder fährt dem Schiffe als Wegweiser im Nachen voran. Auf dem Rhein wurde und wird noch heute dieser Unterschied nicht gemacht, vielmehr werden die beiden Bezeichnungen in gleicher Bedeutung gebraucht. Da es bei dem schwierigen, mitunter gefährlichen Fahrwasser für den Einzelnen unmöglich war, sich auf allen Flufsteilen auszukennen, waren die Schiffer gezwungen, Leute der verschiedenen Uferplätze, die für eine bestimmte Strecke Erfahrungen gesammelt hatten, aufzunehmen, um von diesen das Fahrzeug sicher weiterbringen zu lassen. Von Station zu Station wechselten dann diese Lotsen oder Steuerleute ab.

Bei Gründung der rheinischen Gilden hatte man versucht, auch für sie Normen aufzustellen. Nach dem Entwurf[1] einer Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergesellschaft von 1805 sollten zu Strafsburg, Neuburg, Speier, Mainz, Bingen, Heimbach, Kaub, Koblenz[2] Lotsen und Steuerleute sein, um die den Rhein hinab oder hinauf fahrenden Schiffe der Genossenschaft von einem dieser Orte nach dem andern zu führen. Die übrigen Steuermannsstationen seien aufzuheben, sobald die daselbst Ansässigen, denen die Ausübung ihres Gewerbes noch gestattet wurde, ausgestorben seien. Alle ohne Ausnahme würden verpflichtet, dem Generaldirektor des Octroi Zeugnisse über ihre Fähigkeiten und ihr Wohlverhalten vorzulegen, der ihnen dann die Erlaubnis zum Betrieb ihres Berufs geben sollte.

Bei Umarbeitung des Entwurfs wurden jedoch diese Bestimmungen fallen gelassen und in die endgültige Redaktion des Reglements nicht aufgenommen. Die genannten Personen blieben demgemäfs aufserhalb der Gildeverbände und unterstanden nur der Oberaufsicht der Rheinschiffahrtsbehörden. Namentlich die Centralkommission übte ein strenges Regiment. Wer sich zum Dienst für eine bestimmte Strecke meldete, mufste zunächst eine Probereise auf derselben machen, bei der das Boot über alle schwierigen Stellen geführt wurde[3]. Erst

---

[1] Abdruck desselben in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. vgl. oben S. 37 Anm. 1, 2.

[2] Vgl. dazu die Bemerkungen über den Octroivertrag S. 167, 168.

[3] Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A.

wenn diese gut ausgefallen war und der Mann dabei seine Geschicklichkeit bewiesen hatte, erhielt er seine Ernennung zum „Steuermannskandidaten“ und wenn er als solcher ein Jahr lang zufriedenstellend gefahren hatte, das Patent als „wirklicher Steuermann“ [1]. Letztere hatten vor den erstgenannten stets den Vorrang, und nur wenn sie alle beschäftigt waren, wurden jene zum Dienst gerufen.

Reibereien waren bei diesem Verhältnis zwischen beiden Parteien unvermeidlich, zumal die Kandidaten von den wirklichen Steuerleuten oft noch im Augenblick vor der Abfahrt aus ihren Plätzen verdrängt wurden. Für den Mainzer Hafen erschien daher 1832 eine Verordnung [2], wonach Kandidaten, die bei Abwesenheit wirklicher Steuerleute zum Dienst gerufen waren, nicht mehr verjagt werden konnten, wenn sie bereits die nötigen Seile bewickelt, nach der Zahl der Halfpferde eingeteilt, das Schiff klar gestellt oder gar schon vorwärts getrieben hatten.

Es war übrigens den Schiffsführern nicht freigegeben, ob sie sich der Lotsen bedienen wollten oder nicht. Nach Anordnung der Centralkommission mufste jedes Fahrzeug, das über 300 Centner Ladung gefafst hatte, von Steuerleuten gelenkt werden [3]. Durch Erlafs der provisorischen Verwaltungskommission [4] wurden die Octroi-Ämter Mannheim, Germersheim, Neuburg angewiesen, aufs strengste die Ausführung dieser Bestimmung zu überwachen. Nur Schiffer, die ihre eigenen Güter verfrachteten, durften davon ausgenommen werden. Dieser Zwang erregte vielfachen Unwillen, namentlich in späterer Zeit, wo die Kapitäne der Dampfschiffe lieber besondere Steuerleute unter ihr ständiges Personal aufnahmen, als fortwährend die Hilfskräfte wechselten [5].

Die Steuerleute ihrerseits waren zu gröfster Aufmerksamkeit verpflichtet. Insbesondere war es ihnen verboten, die geführten Schiffe vor der Erreichung des Reisezieles zu verlassen [6]. Wenn durch ihre Unaufmerksamkeit ein Schiff während der Fahrt beschädigt wurde oder gar scheiterte, er-

[1] Akten betr. Steuerleute etc. 1826, 1827 M.St.A.

[2] Verordnung vom 22. März 1832 in Akten betr. Hafen etc. 1832 M.St.A.

[3] Vgl. näheres im Protokoll der Centralkommission vom 28. August 1824, in Akten betr. Steuerleute 1824 M.St.A.

[4] Vom 20. März 1823; derselbe wurde auf Drängen der Bergsteuerleute für den Hafen von Mainz am 19. Juni 1828 von neuem kundgegeben. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

[5] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A.

[6] Z. B. verliefsen die Binger Thalsteuerleute die Fahrzeuge öfters zu Gaulsheim oder Kempten, anstatt dieselben bis in den Hafen von Bingen zu führen. Es wurden deswegen Suspensionen bis zu 2 Monaten verhängt. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1823 M.St.A.

litten sie schwere Strafen und konnten auf längere Zeit von ihrem Berufe ausgeschlossen werden [1].

In Mainz waren aufser den Rheinsteuerleuten auch noch solche für den Main zu finden, die mit den ersteren beruflich nichts zu thun hatten, deren Anstellung vielmehr lediglich dem Oberbürgermeister [2] anheimgegeben war, der sie aus den von der Handelskammer als vertrauenswert bezeichneten Leuten auswählte. Ihre Zahl schwankte zwischen 4 und 7 und fast jedesmal, wenn ein neuer zugelassen wurde, beschwerten sich die übrigen wegen Schmälerung des Verdienstes [3]. Dabei waren von 6 Leuten alle 10 Tage mindestens je 3 beschäftigt. Denn auch zu ihrer Annahme wurden die Schiffer zwangsweise verpflichtet. Sie durften den Mainzer Hafen ohne Steuermann und mit blofs einem Knecht nur dann verlassen, wenn sie weniger als 400 Centner geladen hatten, in allen anderen Fällen mufsten sie sich wenigstens bis Frankfurt durch den Lotsen führen lassen [4]. Da dies die Unkosten nicht unerheblich steigerte, liefsen sich Schiffer, die vom Oberrhein und Neckar nach Frankfurt fahren wollten, öfters durch Fahrtenkundige aus dem bei Mainz gelegenen Weisenau führen, die keine Patente hatten und daher geringeren Lohn forderten. Im Jahre 1828 [5] mufste diesem Treiben, das immer stärker wurde, durch ein formelles Verbot unter Strafdrohungen ein Riegel vorgeschoben werden.

Die Umgehungsversuche werden allerdings sehr verständlich, wenn man bedenkt, dafs die Löhne der offiziellen Steuerleute bei gröfseren Strecken eine ganz beträchtliche Höhe erreichten. Eine von Herman, dem Generalsekretär der Centralkommission, gegebene Übersicht des Steuermannslohns, wie er um 1823 an den verschiedenen Stationen gezahlt wurde, läfst dies im einzelnen erkennen [6]. Derselbe betrug beispielsweise zwischen Amsterdam und Köln zu Thal oder Berg für eine Rangladung 115 Francs 77 Centimes, für die ziemlich kleine Strecke von Bingen bis Mainz bei demselben Quantum 14 Francs, auf dem Main von Mainz bis Frankfurt bei einer Hauptladung durchgängig 22 Francs 10 Centimes. Noch teurer waren die Preise auf dem Oberrhein, wo wegen des un-

---

[1] Vgl. beispielsweise Entscheidung vom 23. August 1831 in Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

[2] Vgl. Akten über Annahme des P. Dienst als Mainsteuermann in Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

[3] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1821 M.St.A.

[4] Vgl. Akten über Halfwesen etc. 1818 M.St.A., besonders Beschwerde des Mainschiffers Mutzbauer und Konsorten.

[5] Erlafs vom 8. Januar 1828 in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

[6] Herman, Adrefsbuch 1826 S. 72—81. Dieselbe enthält die Lohnzusammenstellungen der Steuerleute für alle Strecken zwischen Strafsburg und Holland.

günstigen Fahrwassers neben dem Hauptsteuermann noch ein zweiter und dritter Lotse zugezogen werden mufsten, so dafs ein Fahrzeug mit über 2000 Centner Ladefähigkeit für die Thalreise von Strafsburg bis Neuburg zusammen 133 Francs zu zahlen hatte. Bei schlechtem Wetter oder ungünstigem Wasserstande mufsten die Schiffer sogar öfters noch höhere Löhne geben.

Im ganzen mögen während der zwanziger Jahre etwa 250 Steuerleute und Steuermannskandidaten ihr Auskommen in den Häfen des Rheinstroms gefunden haben [1], wovon etwa die Hälfte ihren Wohnsitz in Strafsburg, Mainz, Bingen, Koblenz, Köln aufgeschlagen hatte [2]. Die übrigen safsen in kleineren Orten und waren zum gröfsten Teil Grundbesitzer [3], die aus ihrem Boden eine Zubufse zu der Lebenshaltung gewannen [4].

Wie bereits früher angedeutet wurde [5], ist mit der Zahl der Steuerleute und den Angehörigen der grofsen Schiffergilden die Gesamtsumme der Rheinschiffahrtstreibenden jener Tage nicht erschöpft. Viele derselben standen seit der napoleonischen Zeit als Kleinschiffer und Nächler aufserhalb jeden Verbandes, oder hatten sich in unbedeutenderen lokalen Vereinigungen zusammengethan. Die Anzahl dieser freien Schiffer war seit Beginn der Friedensjahre stetig im Wachsen begriffen. Während man 1813 689 Schiffer auf dem Rheinstrom zählte [6], werden 1819: 815; 1820: 875; 1821: 879; 1822: 875; 1823: 899 Mann daselbst angetroffen. Noch bemerkenswerter ist die Zunahme der Schiffsleute auf den Nebenflüssen. Auf ihnen fuhren 1813: 629; 1819: 802; 1820: 875; 1821: 914; 1822: 946; 1823: 963 Personen, die meistens auch einzelne Strecken des Rheins besuchten. Die Gesamtzahl aller Schiffer für das ganze Stromgebiet des Rheins betrug demnach: 1813: 1318;

---

[1] Eine ausführliche Zusammenstellung derselben nach Namen und Wohnort und mit Angabe der Distanz, die sie befuhren, giebt Herman, Adrefsbuch 1823 S. 93—105. Dieselbe nennt 249 Personen einschliefslich der in Mainz ansässigen Mainsteuerleute. Ein alphabetisches Verzeichnis findet sich bei Herman, Adrefsbuch 1826 S. 10—54.

[2] Vgl. Herman a. a. O.

[3] Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

[4] In früherer Zeit kam es auch bei Rheinschiffern des öfteren vor, dafs sie den Fahrtenbetrieb nur im Nebenberufe übten. Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 3, Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 34.

[5] Vgl. oben S. 45.

[6] Die folgenden Zahlen sind zusammengestellt und berechnet aus den Angaben bei Schirges, Rheinstrom S. 75 und Bericht der provis. Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt auf dem Rhein während des Jahres 1823 S. A 4—B 1. Die Zahlen gelten nur für den Rhein von Basel bis zur holländischen Grenze (sog. konventionellen Rhein).

1819: 1617; 1820: 1750; 1821: 1793; 1822: 1821; 1823: 1862. Bei diesen Zahlen sind nur alle selbständigen Meister, nicht auch Gesellen und Lehrjungen miteinbegriffen. Es ist ein bedeutsames Zeichen künftiger Entwicklung, dafs die Summe derjenigen, die im Schifferberufe ein auskömmliches Dasein finden, allmählich anwuchs, obschon die immer noch hochgeschätzten Gilden, die früher allein den Fahrtenbetrieb beherrscht hatten, in diesem Zeitraum einen nennenswerten Zuwachs nicht mehr erfuhren.

Viertes Kapitel.

Die Benutzung der Rheinstrafse in den Jahren 1815—1831.

§ 11.

a. Gütertransporte.

Wir sahen, wie in den Jahren nach dem Wiener Kongreſs die am meisten umstrittenen Punkte des Rheinverkehrs, der Umschlagszwang und die Gildenordnungen, aller entgegenstehenden Beschlüsse ungeachtet, keine merkliche Änderung erlitten. Die Verfassung der Korporationen ward beibehalten und auch in der Berufsthätigkeit ihrer Genossen blieb alles beim alten. Die Sätze der Octroikonvention gaben für den Güterzug auf dem Rhein nach wie vor die festen Regeln, nach denen man sich unbeirrt zu richten pflegte. Wie ängstlich man dabei oft dem thatsächlichen Fortschritt die Thüren verschloſs, zeigen wohl am deutlichsten die Maſsnahmen, durch die man die Kohlenverfrachtungen des Schiffers Stinnes zu hemmen wuſste.

Für Köln war noch zur Zeit der französischen Herrschaft durch Beschluſs vom 7. November 1809 der Umschlag einer Reihe von Waren, darunter die verschiedenen Kohlensorten, beseitigt worden. Ein zweiter Beschluſs des dortigen Oberbürgermeisters vom 24. August 1818 hatte mit weiteren „Lokal-Stapel-Misbräuchen“ aufgeräumt[1] und neue Erleichterungen des Umschlagszwangs eintreten lassen. Diese Veränderung der Lage machten sich neben den Gildemeistern auch eine Reihe von Kleinschiffern zu nutze, indem sie die Verfrachtung der umschlagsfreien Landesprodukte zwischen Häfen des Nieder- und Mittelrheins übernahmen. In besonderer Weise that sich dabei neben Haniel „der Grubenbesitzer“ Stinnes von Ruhrort hervor, der seit 1816 den Kohlentransport in immer gröſserem

[1] Vgl. oben S. 117, 118.

Maſsstab betrieb und eine ganze Reihe von Kleinschiffern für seine Rechnung fahren lieſs. Wenn diese ihre Ware von der Ruhr rheinaufwärts gebracht hatten, suchten sie an den Ausladestellen Rückfrachten in umschlagsfreien Landesprodukten zu gewinnen. Einige Zeit lang waren sie dabei unbehelligt geblieben, bis eines Tages die provisorische Verwaltungskommission eingriff und weitere Fahrten gewaltsam verhinderte.

Die Sache kam dann alsbald in den Sitzungen der Centralkommission zur Sprache, wo vor allem der Vertreter Badens betonte [1], daſs nach Artikel 19—21 der Octroikonvention kein Kleinschiffer mit Gegenständen des wechselseitigen Verkehrs an einem der Stationshäfen (Köln) vorüberfahren dürfe, und daſs Stinnes mit seinen Kohlentransporten diesen noch geltenden Vertrag gröblich verletzt habe. Dem entgegnete der Bevollmächtigte Nassaus, das aus dem unmittelbaren Verkehr zwischen Unter- und Mittelrhein, besonders aus dem Absatz der Ruhrkohlen in seiner Nähe Vorteil zog, die genannten Artikel über die kleine Schiffahrt hingen mit den Bestimmungen über den Umschlag wie Wirkung mit Ursache zusammen und seien daher umgehend zu beseitigen. Er protestiere förmlich dagegen, „wenn die Verwaltungskommission der Meinung sein sollte, daſs auf der herzoglich nassauischen Rheinstrecke in Köln gestattete Ausnahmen vom Umschlag durch Arrestationen beladener und den neu eröffneten Verkehr betreibender Schiffe erwiedert werden könnten“. In einer der nächsten Sitzungen [2] wurden diese und ähnliche Gedanken durch die preuſsische Regierung nochmals ausführlicher dargelegt, und namentlich nachgewiesen, daſs keine Veränderung des früheren Zustandes geschaffen sei, die Ermäſsigung des Umschlagsrechts nicht ohne Folgen für die Schiffahrtsberechtigung bleibe und Kleinschiffer, die mit umschlagsfreien Produkten ungehindert am Hafen von Köln vorbeifahren dürften, ähnliche Waren, wo sie dieselben fänden, zur Rückfracht annehmen könnten [3]. Übrigens sei ein teilweiser Verzicht auf ein Privilegium, das noch bestehe, eine freiwillige Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs und als solche keineswegs an die Einwilligung der Centralkommission gebunden. Letztere faſste denn auch trotz des niederländischen Protestes [4] am 25. August 1820 den Beschluſs [5], den Erhebungsämtern, den Gilderäten und Stations-

[1] 172. Protokoll der Centralkommission vom 5. Mai 1820 § II, abgedruckt bei Nau, Beiträge II S. 286—290.

[2] 178. Sitzung vom 28. Juli 1820 bei Nau, a. a. O. S. 291—296.

[3] 1819 waren 16 Gilde- und 20 Kleinschiffer mit 44486 Centnern Ladung vom Oberrhein kommend umschlagsfrei an Köln vorbeipassiert a. a. O. S. 294.

[4] 180. Sitzung vom 11. August 1820 § 1 bei Nau II S. 296—299.

[5] Der Beschluſs findet sich bei Nau a. a. O. S. 300.

kontrolleuren bekannt zu geben, dafs „sämtlichen den Rhein zu befahren geeigneten Schiffern“ von nun an gestattet sei, mit allen Gegenständen, ohne umzuschlagen, an Köln vorbeizufahren, welche gemäfs der Bestimmungen von 1809 und 1818 freigegeben seien. Trotz der erneuten ausführlichen Protestnote des niederländischen Bevollmächtigten, der seine Ansicht freilich diesmal in „splendid isolation“ verfocht [1], beharrte die Centralkommission auch späterhin bei ihrem Entscheid [2].

Das Gesagte erhellt zur Genüge, wie langsam die Erleichterungen des rheinischen Verkehrslebens zum Durchbruch kamen und dafs selbst unleugbare Verbesserungen, wie die Einschränkung des Umschlagsrechts, die Veränderung der unhaltbaren Scheidung der Fahrtenkundigen in Kleinschiffer und Gildegenossen, im Schofse der Centralkommission nicht unbestritten blieben und unter Vorbringung aller möglichen Scheingründe in Frage gestellt wurden.

Wenn auch bei Beförderung einzelner Waren derart den Gildemeistern in den Kleinschiffern aufstrebende Konkurrenten erwuchsen, so blieb den erstgenannten doch der Transport des eigentlichen Handelsguts noch fast ausschliefslich vorbehalten. Mit Zähigkeit hielten sie dabei an der überkommenen Rangschiffahrt fest, so dafs keiner von ihnen Ladung aufserhalb der Reihe erhalten konnte [3]. Nur die sog. Intermediärschiffer versuchten es mit Erfolg, durch gefälschte Ortsangaben die strenge Ordnung zu durchbrechen. Da ihnen schwer beizukommen war, beantragte schliefslich die Mainzer Bürgermeisterei [4] die Aufhebung der gezwungenen Rangfolge der Intermediärschiffer aus dem Hafen von Mainz nach den Häfen des Mittel- und Oberrheins und Freigabe der Fahrten für alle Schiffsleute. Allein sie mufste sich von den hessischen Regierungsbehörden, die um Erhaltung des status quo besorgt waren, belehren lassen [5], dafs die Verwirklichung dieses Planes keineswegs angehe, weil einmal schon vor Antritt ihrer Verwaltung die von der oberen Rheinschiffahrtsbehörde eingeführte Rangfahrt bestanden habe und daher aus Konsequenz

---

[1] 182. Sitzung vom 1. September 1820 § II a. a. O. S. 300—311.

[2] a. a. O. S. 311.

[3] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1816 (Schreiben vom 18. Februar 1816) M.St.A.

[4] Bericht vom 12. März 1827 Rheinschiffahrtsakten 1827 M.St.A. Sie wurde zu ihrem Vorgehen durch die M. H K. veranlafst. (Vgl. A. d. M. H.K. § 3859.) Diese wechselte in der Frage wiederholt ihren Standpunkt und hatte beispielsweise noch wenige Jahre vorher ein Abweichen von dem Principe der Rangfahrt, die das vorzüglichste Mittel zur Beschleunigung der Gütertransporte sei, nicht gutgeheifsen. (Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.)

[5] Schreiben vom 28. März 1828; die Gründe sind unter 6 Gesichtspunkten zusammengestellt a. a. O.

bewahrt werden müsse, weil, wenn der Umschlag bis zur endgültigen Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse beibehalten werde, man auch an den Verhältnissen der Gildeglieder nichts ändern, namentlich nicht die Zwischenschiffer zu Kleinschiffern herabdrücken und damit ihrer Rechte am Korporationsvermögen berauben dürfe und ähnliches mehr.

Dagegen war die in Mainz gepflegte Rangordnung für die Bergfahrten auf dem Main inzwischen aufgehoben worden. Nach langen Verhandlungen eröffnete die österreichische und preufsische Administration am 1. Oktober 1815 der Handelskammer durch die Kreisdirektion [1], man habe es bei dem Vorschlage, wonach für die Mainschiffahrt von der Folgeordnung (Rang) abgegangen und jede Gelegenheit zur Wegbringung der Güter auf dem Flusse benutzt werden dürfe, belassen, da er den Grundsätzen des Wiener Kongresses am angemessensten erscheine. Bei dieser Ladefreiheit blieb man auch in den folgenden Jahren [2], obschon die Güterschiffer der meisten Mainorte noch länger an dem aus dem vorigen Jahrhundert übernommenen Range festhielten [3].

Ladezeit und Fahrtengeschwindigkeit [4] haben sich in diesem Zeitraum kaum geändert. Erstere schwankte an den einzelnen Stationen zwischen 5 und 12 Tagen. Der Transport auf dem Wasser war dem zu Lande gleich früher an Schnelligkeit überlegen. Die Transportzeit betrug noch immer für die Strecke Köln—Koblenz 2—3, Köln—Mainz 5—6 Tage, während das Frachtgut auf dem Landweg [5] 4 und 8 Tage für dieselben Linien benötigte.

Auch die Schiffahrtsgebühren wurden gleich früher ungemindert nach den im Octroivertrag vorgesehenen Sätzen, freilich jetzt auf Rechnung der Einzelstaaten erhoben [6]. Für die holländische Stromstrecke war ihre Höhe durch das Gesetz vom 3. Oktober 1816 festgestellt worden [7].

Die Frachtpreise wurden, wie in den letztvergangenen Jahren, durch die provisorische Verwaltung der Rheinschiffahrt

---

[1] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.

[2] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1820; auch Schreiben des bayrischen Fürstenamts Leiningen-Miltenberg vom 7. August 1816 in Rheinschiffahrtsakten 1816 M.St.A.

[3] Vgl. Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 23—25.

[4] Eine übersichtliche Zusammenstellung der Lade- und Lieferungszeit findet sich bei Herman, Adrefsbuch 1826 S. 55—57. Die Haftung der Schiffer bestimmte sich nach Grundsätzen, die noch heute im Handelsrechte mafsgebend sind. Für Leckage bei flüssigen Sachen, sowie für Bruch bei Glas und ähnlichen Artikeln wurde nicht gehaftet, ebensowenig für den Inhalt der geschlossenen Kollis, sondern nur für die äufsere gute Beschaffenheit und richtiges Gewicht.

[5] Vgl. Landfrachtenzusammenstellung bei Nau, Beiträge II S. 67; Herman, Sammlung der Gesetze S. 308, 309.

[6] Tarife bei Nau a. a. O. S. 58, 69; Herman a. a. O. S. 296, 297.

[7] Nau a. a. O. S. 58, 59, Herman a. a. O. S. 298—300.

auf Grund der eingereichten Handelskammerberichte von Zeit zu Zeit neu bestimmt. Damit war für Mittel- und Oberrhein eine gewisse Einheitlichkeit erzielt. Alle Waren wurden in drei Klassen geteilt, deren jede ihre besondere Preisskala hatte[1]. Unkosten, die bei niedrigem Wasserstand, Eisgang oder Unterbrechung der Fahrt durch Verwinterung entstanden, waren dabei nicht inbegriffen[2]. Die Handelskammern gewährten für sie den betreffenden Schiffern gewöhnlich Frachtzusätze, von denen sie den beteiligten Kaufleuten Kenntnis gaben. Gesuche dieser Art wurden sehr häufig bei den Vertretungen des Handelsstandes eingereicht und den Umständen entsprechend erledigt. Die Kammern zu Köln, Mainz, Strafsburg, sowie die Behörden der niederländischen Häfen erfreuten sich dabei solchen Ansehens, dafs ihre diesbezüglichen Anordnungen selten auf Widerstand stiefsen. Gegen die Mainzer Handelskammer wurde nur einmal im Jahre 1827 von dem Mannheimer Handelsstand Beschwerde erhoben[3], der die Zahlung eines Zuschlags von 3 Kreuzern pro Centner unter Hinweis auf die Octroikonvention verweigerte. Die Mainzer beriefen sich hierauf wegen des erlassenen Bescheides auf das Gewohnheitsrecht[4], und durch Vermittlung der beteiligten Regierungen wurde bald ein Ausgleich geschaffen.

Schwieriger gestalteten sich die Verhältnisse auf dem Niederrhein — der sog. nicht „konventionellen“ Rheinstrecke —, da diese nur zum kleineren Teil der provisorischen Verwaltung unterstand und deshalb die Frachtpreise dort nicht durch höhere Bestimmung geregelt werden konnten. Vor der Niederwerfung der französischen Herrschaft, zur Zeit da Holland der Octroikonvention unterstand, war für den Weg von Köln nach den Niederlanden die Frachtliste mafsgebend gewesen, die ein Beschlufs der Generaldirektion vom 19. September 1808 festgestellt hatte[5]. Dieselbe galt in Ermangelung einer besseren noch bis 1818 als Norm. Von da an traf die Kölner Handelskammer mit der holländischen Schiffergilde für die Dauer jeden Jahres Vereinbarungen über die Frachtpreise[6]. Die Kosten der Bergfahrten wurden durch Kommissarien der grofsen Verlade-

---

[1] Frachtliste von Strafsburg bis Holland nebst den auf dem Rheine zwischen Emmerich und Strafsburg bestehenden Schiffahrtsgebühren. Köln, Juni 1817. Für die späteren Jahre vgl. Nau II S. 60, 61; Herman, Sammlung S. 301—303.

[2] Vgl. Nau II S. 66; Herman, Sammlung S. 307.

[3] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 28.

[4] Schreiben der Mainzer Handelskammer an die Grofsh. Provinzialregierung vom 8. Februar 1828. (A. d. M. H.K. § 4162)

[5] Findet sich in der citierten Frachtliste Köln 1817 unter Nr. 4.

[6] Vgl. Frachtliste vom 1. Juli 1819 bei Nau II S. 88—97; Herman, Sammlung S. 310—317. Dieselbe ermäfsigte die Thalfrachten von Köln nach Holland um 2—3 Stüber holländisch Courant.

stationen Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht bestimmt[1]. An manchen Plätzen der preufsischen Rheinstrecke, wie Düsseldorf und Wesel, trafen die Handelsvorstände für die Fahrt nach Köln Vereinbarungen. In einzelnen Orten, z. B. in Mülheim, konnten sich die Kaufleute frei mit den Schiffern ins Vernehmen setzen. Fast überall wurde als Wasserfracht, ausschliefslich der Schiffsgebühren, kaum die Hälfte der Summe gefordert, die man bei gleichem Wege als Landfracht verlangte, womit nicht ausgeschlossen war, dafs man die Rheinstrafse dennoch zeitweise wegen der hohen Zölle und der Verzögerungen in den Stationshäfen umging[2].

Da der Transport der Waren auf Gefahr des Eigentümers ging, trat immer mehr die Neigung zu Tage, dieselben gegen Unfälle auf der Reise zu versichern. Dank diesen Bestrebungen vereinigten sich in Mainz Ende 1817 über fünfzig der bedeutendsten Handelsleute, um von auswärtigen Assekuranzgesellschaften unabhängig zu werden, zur Gründung einer „Versicherungsanstalt für die Waren-Transporte auf dem Rhein und Main“[3]. Das Unternehmen entstand als société anonyme (Aktiengesellschaft) im Sinne des französischen Handelsgesetzbuches (Code de commerce art. 29—37) und erhielt am 8. Januar 1818 die behördliche Bestätigung. Von vornherein war der Zusammenschlufs mit der in Köln[4] zum gleichen Zwecke ins Leben getretenen Vereinigung vorgesehen. Die Versicherung wurde geleistet für „das gänzlich zu Grunde gehen, die Beschädigungen oder den Verlust, welche die Waren während der Schiffahrt durch Untergehen, Schiffbruch, Scheiterung, Sturm oder durch Feuer, mit oder ohne Schuld des Schiffers, erlitten“. Sie konnte für den ganzen Weg, den die Güter zu durchlaufen hatten, mit Einschlufs mehrerer Umladungsorte, auf einmal genommen werden, oder auch nur für gewisse, bezeichnete Teile des Stroms. Die Prämien[5], deren Satz für die Wintermonate etwas erhöht wurde, dürfen, mit Ausnahme der Oberrheinstrecke, als mäfsig bezeichnet werden. Sie beliefen sich z. B. für die Transporte zwischen Köln und

---

[1] Vgl. für die wichtigsten Taxen Nau II S. 97—99; Herman, Sammlung S. 318—319. Im Jahre 1820 kündigte der holländische Schifferstand eine Verminderung von 10 Prozent an (Herman a. a. O. S. 319.)

[2] Vgl. unten S. 153.

[3] Der Gesellschaftsvertrag ist samt der „Assekuranz-Ordnung“ und dem „Assekuranz-Prämien-Tarife“ gedruckt. Mainz (J. Wirth) 1818. 30 S. Quart in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.; Abdruck derselben bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 319—353.

[4] Über Gründung einer Frankfurter Assekuranzgesellschaft vgl. die Vorschläge bei Nau, Beiträge I S. 292—309.

[5] Vgl. Tarif bei Herman a. a. O. S. 350, 351, Nau II S. 68; bei Herman, Adrefsbuch 1826 S. 71 sind die Zahlen pro Mille umgerechnet.

Koblenz auf 8/20 (Winter 4/20), Koblenz—Mainz 3/20 (W. 6/20), Mainz—Mannheim 1/20 (W. 2/20), Mannheim—Strafsburg 8/20 (W. 13/20), Frankfurt—Strafsburg 11/20 (W. 16/20) Prozent vom Wert. Leider lassen die erhaltenen Akten nicht erkennen, wie oft von der Versicherungsmöglichkeit Gebrauch gemacht wurde.

Der geschäftliche Verkehr zwischen Schiffern und Kaufleuten wurde in den gröfseren Hafenplätzen fast ausschliefslich durch die „Bestätter“ vermittelt. Sie hatten für Ordnung im Ein- und Ausladen zu sorgen, zu achten, dafs keine falschen Versendungen vorkamen, die Empfangnahme und Auslieferung der Güter zu überwachen und ähnliches mehr. Auch verfertigten sie die durch die Octroikonvention vorgeschriebenen Schiffspapiere und übernahmen es, gegen eine kleine Provision[1] die Frachtpreise einzukassieren. Meist befanden sich mehrere[2] an einem Orte, die für ihren Geschäftskreis regelmäfsig das Monopol besafsen. In Mainz werden deren vier[3], in Köln zwei für den Oberrhein, einer für den Niederrhein, in Mannheim[4] vier Güter- und ein Frachtenbestätter genannt. Unter mehreren konnten dann die Schiffsleute denjenigen wählen, zu dem sie am meisten Vertrauen besafsen[5]. Da des öfteren Streit darüber entstand, ob die Schiffer überhaupt zur Verwendung der Mittelspersonen verpflichtet seien[6], entschied die Mainzer Hafenordnung von 1825, dafs ihnen die Befugnis zustehe, die Fracht selbst einzukassieren, sowie die Manifeste eigenhändig zu fertigen und dafs sie nur, wenn sie dies nicht wollten, „an das Officium eines verpflichteten Bestätters“ gebunden seien[7]. Zu Mainz wurde dann nach Vorschlag der Handelskammer am 29. Juni 1827 noch eine besondere Landfrachtenbestätterei[8] errichtet, deren Inhaber die Grofsherzogliche Provinzialregierung auf Vorschlag der Kammer ernannte. Ihm sollte ausschliefslich die Fertigung der Deklarationen für die aus dem Hafen über Land verfrachteten Güter obliegen. Am 18. März 1830 wurde durch das Finanzministerium dieser Geschäftskreis durch Aufhebung des Monopols in ein freies

---

[1] Über die Höhe derselben vgl. Herman, Adrefsbuch 1826 S. 65; Handelskammer zu Mainz S. 41.

[2] Herman, Adrefsbuch 1823 S. 107 giebt die Namen derselben.

[3] Der vierte G. A. Obert wurde am 13. Juni 1815 durch k. österr. u. preufs. Administration wegen des „vermehrten Commerces“ ernannt (Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.)

[4] Vgl. ausführliche Instruktion für den Bestätter vom 25. August 1808 bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 292—295.

[5] Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

[6] Vgl. Streit zwischen Frachtenbestätter in Mannheim und 2 Mainzer Schiffern im April 1817 (Rheinschiffahrtsakten 1817).

[7] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1826 S. 65.

[8] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Handelskammer zu Mainz S. 41.

Gewerbe umgewandelt, trotz des Widerspruchs der Kammer, nach deren Ansicht dadurch die Garantie einer absolut zuverlässigen Besorgung der Geschäfte wesentlich vermindert wurde.

Es ist eigentlich selbstverständlich, dafs das rheinische Verkehrswesen bei den geringen Verbesserungen, die ihm nach den napoleonischen Kriegen zu teil wurden, nur einen wenig bedeutenden Aufschwung nehmen konnte. Immerhin läfst sich nach Beseitigung der französischen Fremdherrschaft eine Zunahme der Gütertransporte erweisen. Am besten wird sie wohl durch die Gesamtsumme der Einnahmen aus den Rheinschiffahrtsgebühren veranschaulicht, die sich nach dem Friedenschlufs steigerten, um dann jahrelang auf einer gewissen Höhe zu bleiben[1]. Dieselben betrugen:

Jahr	frs.	cts.
1814	1650348 frs.	15 cts.
1815	2199151 -	36 -
1816	2820263 -	70 -
1817	3414844 -	18 -
1818	2601105 -	04 -
1819	2502937 -	92 -
1820	2580047 -	05 -
1821	2421755 -	73 -
1822	2257287 -	44 -
1823	2485731 -	48 -
	24934072 frs.	05 cts.

Die genannte Hauptsumme zerlegt sich in die Gesamteingänge der

Thalfahrten während dieser 10 Jahre mit	10347012 frs.	72 cts.
und jene für die Bergfahrten mit .	14587059 -	33 -

Letztere machen also beinahe $^1/_3$ mehr aus, wobei aber zu bedenken ist, dafs der Tarif für Bergfahrten höher war, 2 Francs pro Centner gegen $1^1/_3$ Francs bei der Thalfahrt betrug. Demnach zeigt die Centnerzahl eine ziemliche Ausgleichung zwischen Berg- und Thaltransporten. Dem Preise nach waren allerdings die rheinaufwärts geführten Güter (Kolonialwaren) den zu Thal gebrachten (Landesprodukten) überlegen[2].

---

[1] Die folgenden Zahlen sind entnommen der von Ockhart, dem „Direktor der Rheinschiffahrts-Verwaltungskommission“ im August 1824 entworfnen „Vergleichenden Übersicht des Zustandes und Betriebes der Schiffahrt des Rheins während dem Jahr 1823 mit demjenigen, wie sich selbige in den früheren Jahren verhalten hat“. (1824. Steindruck gr. 8°. d. M. H.K. § 3487) S. A 3.

[2] Für die Einnahmen der einzelnen Erhebungsämter 1816—1818 vgl. Nau, Beiträge II S. 69; für die Jahre 1819—1821 Nau III S. 50 bis 54; für 1823 die genannte Übersicht S. F 4.

Die Vergleichung der einzelnen Zahlen giebt weitere Ausblicke. Beispielsweise deutet die Minderung der Bergeinnahmen während der Jahre 1819—1821 (durchschnittlich 1 355 158 Francs 06 Centimes) gegen die Jahre 1816—1818 (durchschnittlich 1 886 589 Francs 24 Centimes) auf einen Rückgang der Sendungen aus Holland nach den Rheinprovinzen, der von Herman, dem Generalsekretär der Rheinschiffahrt, wohl mit Recht auf die unleidlichen Douanenbestimmungen der Niederlande zurückgeführt wird [1].

Für die Befahrung der verschiedenen Uferstrecken giebt die Vergleichung der Octroisummen, wie sie bei den einzelnen Erhebungsämtern eingingen, den besten Anhalt. Wenn wir zwei Gruppen unterscheiden, einmal die oberen Uferstaaten [2]: Bayern mit den Ämtern Neuburg, Germersheim, Baden mit Mannheim, Hessen mit Mainz, Nassau mit Kaub, und zweitens das am Mittel- und Unterrhein gelegene Preufsen mit den Erhebungsämtern Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, so ergeben sich für die Jahre 1817—1823 folgende Zahlen [3]:

Jahr	Betrag sämtlicher Einnahmen	Davon wurden eingenommen	
		von den oberen Uferstaaten	von Preufsen
1817	3 409 750 frs. 80 cts.	682 231 frs. 94 cts.	2 727 518 frcs. 86 cts.
1818	2 599 334 - 78 -	532 986 - 63 -	2 066 348 - 15 -
1819	2 502 305 - 40 -	506 281 - 46 -	1 996 023 - 94 -
1820	2 579 924 - 98 -	440 101 - 11 -	2 039 823 - 87 -
1821	2 420 983 - 93 -	494 747 - 42 -	1 926 236 - 51 -
1822	2 256 337 - 46 -	449 407 - 18 -	1 806 930 - 28 -
1823	2 485 217 - 04 -	485 298 - 24 -	1 999 918 - 80 -

Die vier- bis fünffach stärkere Benutzung des Strombettes vom Mittel- und Niederrhein im Vergleich mit dem des Oberrheins könnte kaum besser veranschaulicht werden [4]. Die

[1] Herman führt auch die Minderung der Bergeinnahmen 1818 gegen 1817 um 867 709 Frcs. 25 Cents., abgesehen von der Hungersnot 1818, welche Getreideeinfuhr nach dem Mittel- und Oberrhein nötig machte, zum grofsen Teil auf das gespannte Verhältnis zu Holland zurück. Das holländische Douanensystem wird in seiner Wirkung mit der Kontinentalsperre verglichen. Vgl. den Bericht bei Nau, Beiträge II S. 69, 70.

[2] Frankreich besafs damals kein Erhebungsamt.

[3] Der Unterschied der Zahlen der Gesamtsumme im Vergleich mit den umstehend genannten erklärt sich daraus, dafs hier die rechtlich erkannten Rückzahlungen der zuviel entrichteten Gebühren abgezogen sind, was bei den oben genannten Zahlen, die von 1805 an laufen, nicht genau geschehen konnte. Vgl. Übersicht für 1823 S. G 1. Über die Gebührenerhebung 1819—1821 vgl. auch Nau, Beiträge III, 3 S. 50 bis 54.

[4] Für 1821 giebt die provisorische Verwaltungskommission eine

Frage, welche Centnerzahlen[1] diesen Summen entsprachen und wie dieselben sich auf die einzelnen Produkte verteilen, müfste in einer besonderen handelspolitischen Untersuchung dargelegt werden. Im Rahmen dieser schiffahrtsgeschichtlichen Abhandlung können nur wenige Andeutungen Platz finden[2].

Für die oberrheinische Fahrt ergeben sich folgende Zahlen: Im Hafen von Mainz sind

Im Jahre	Zu Thal angekommen vom Oberrhein, Main Neckar Ctr.	Zu Berg abgegangen nach Oberrhein, Main, Neckar Ctr.
1818	340 667	838 544
1819	577 383	694 980
1820	793 426	724 062
1821	530 151	682 424
1822	409 942	662 150
1823	490 036	703 085
1824	392 255	620 502
1825	480 524	694 244

Auf der Mittelrheinstrecke sind in den Häfen zu Mainz und Frankfurt

Im Jahre	Zu Berg angekommen von Köln und Zwischenhäfen des Mittelrheins Ctr.	Zu Thal abgegangen nach Köln und Zwischenhäfen des Mittelrheins Ctr.
1818	866 589	464 359
1819	766 931	641 364
1820	803 571	851 531
1821	753 968	598 731
1822	728 436	419 785
1823	813 277	445 711
1824	671 098	417 870
1825	748 270	531 546

allgemeine Übersicht der Einnahmen auf sämtlichen Erhebungsämtern, geordnet nach Fahrzeugen, Gebühren von Waren, Reisenden etc; abgedruckt bei Nau, Beiträge III S. 45.

[1] Ein Verzeichnis der Anzahl von Centnern, welche die Ämter rheinauf- und abwärts während der Jahre 1816—1821 passierten, findet sich ebenfalls bei Nau a. a. O. S. 55—58.

[2] Die folgenden Zahlen sind zusammengestellt und berechnet nach den Aufstellungen, wie sie sich in den durch die provisorische Verwaltungskommission herausgegebenen Übersichten bei Nau III S. 24 bis 35; Bericht für 1823 S. D3—E3; Herman, Adrefsbuch 1827 S. 75—79 finden.

Anderseits sind im Hafen zu Köln vom Gebiete des Mittelrheins (Mainz, Frankfurt, Zwischenhäfen) und aus der Mosel:

Im Jahre	Zu Thal angekommen Ctr.	Zu Berg abgegangen Ctr.
1823	1 834 297	1 173 530
1824	2 085 659	997 128
1825	2 187 747	1 013 786

Für den Niederrhein schliefslich finden sich noch folgende Resultate. Im Hafen zu Köln sind

Im Jahre	Zu Berg angekommen vom Niederrhein (einschliefslich Holland) Ctr.	Zu Thal abgegangen nach dem Niederrhein (einschl. Holland) Ctr.
1823	2 003 090	1 302 288
1824	1 551 472	1 598 879
1825	1 562 170	1 632 692

Diese Zahlen zeigen ähnlich den Einnahmen an den einzelnen Erhebungsämtern, wie verschieden die Teilstrecken des Rheins zum Warentransport benutzt wurden. Am stärksten ist der Güterzug in den Niederrheingegenden, schwächer am Mittelrhein und verhältnismäfsig klein auf der Linie Mainz—Strafsburg.

Noch sichtlicher tritt die schwache Beteiligung des Oberrheins am Güterzuge zu Tage, wenn wir bei der Zahl der in Mainz gelandeten Güter den Hauptstrom von den Nebenflüssen getrennt halten. Beispielsweise sind in dem Hafen zu Mainz im Jahre 1823[1] bei der Oberrheinfahrt

	Zu Thal angekommen	Zu Berg abgegangen
Total	490 036 Ctr. 40 kg	703 085 Ctr. 28 kg
Vom Oberrhein . .	150 417 - 47 -	201 787 - 44 -
- Neckar . . .	147 825 - 43 -	140 262 - 43 -
- Main	191 793 - 00 -	361 034 - 41 -

[1] Bericht für 1823 S. D3. Für die Jahre 1819—1821 finden sich die entsprechenden Zahlen bei Nau a. a. O. S. 26.

Der Main war demnach diesem Teile des Rheins beim Gütertransport ziemlich voraus.

Während die Güterabfertigung in den beiden grofsen Umladestationen jener Zeit ziemlich konstant bleibt, zeigen kleinere Häfen ganz bedeutende Schwankungen. In Bingen z. B. ging der Gesamtverkehr immer mehr zurück. In seinem Hafen waren insgesamt[1]

Im Jahre	Angekommen	Abgegangen
1820	110 511 Ctr. 01 kg	133 222 Ctr. 4 kg
1821	108 868 - 31 -	121 638 - 12 -
1822	97 205 - 49 -	104 222 - 38 -
1823	77 233 - 18 -	80 026 - 37 -

Was schliefslich die Beteiligung der einzelnen Warengattungen an dem Rheinverkehr in jenen Tagen anlangt, so seien hier wenigstens für ein Jahr einige summarische Notizen gegeben, die einmal erkennen lassen, wie stark schon damals die Wasserstrafse für Steinkohlen und Kolonialwaren benutzt wurde, und wie anderseits manche Güter, z. B. Fische (Heringe), fast ausschliefslich zu Berg, andere, z. B. Glaswaren, nur zu Thal geführt wurden.

(Tabelle siehe S. 154.)

Die angeführten Zahlen zeigen wohl zur Genüge, wieviel sich der Rheinverkehr seit 1815 gehoben hatte. Noch immer waren indes die künstlichen Hemmungen und Fesseln so stark, dafs der an sich beschwerlichere Landtransport für dieselben Routen in manchen Artikeln erfolgreich konkurrieren konnte. Betrug ja beispielsweise 1818[2] dank den holländischen Transitabgaben der Frachtpreis einschliefslich Zöllen für einen Centner Zucker von London über Rotterdam nach Frankfurt 7 Gulden 50 Kreuzer, während für den Weg über Bremen, unter Umgehung der Rheinstrafse, nur 6 Gulden 11 Kreuzer zu entrichten waren. Die nach der Schweiz und einem Teil Südwestdeutschlands bestimmten Kolonialwaren wurden, wie man 1824 feststellen mufste, weit öfters über Frankreich als aus Holland bezogen, da nach den eigenen Angaben der Kölner Handelskammer von Havre bis Basel der Centner um 1 Franc 64 Centimes wohlfeiler war, als den Rhein herauf über Dordrecht und Amsterdam, auch zudem diese Waren durch

[1] Vgl. Bericht für 1823 S. E 1; für die Jahre 1820, 1821 auch Nau a. a. O. S. 27.

[2] Vgl. weitere Berechnungen und Nachweise in Abhandlung 41 bei Nau, Beiträge I S. 285—292 und die Bemerkungen Hermans bei Nau II S. 70.

Im Jahre 1825 gingen[1]:

	Zu Berg				Zu Thal			
	Ankommend vom Niederrhein zu Köln	Abgehend nach dem Mittelrhein von Köln	Ankommend vom Mittelrhein zu Mainz	Abgehend nach dem Main und Oberrh. v. Mainz	Ankommend vom Main und Oberrhein zu Mainz	Abgehend nach dem Mittelrhein von Mainz	Ankommend vom Mittelrhein zu Köln	Abgehend nach dem Niederrhein von Köln
	1	2	3	4	5	6	7	8
Insgesamt	1 562 170	1 013 787	748 270	694 510	1 087 526	1 138 547	2 187 748	1 632 693
I. An Kolonialwaren	419 683	402 635	368 438	330 283	18 635	19 889	10 450	1 817
II. - Baum- und Feldfrüchten	15 800	11 923	10 828	9 680	135 403	185 877	416 301	314 036
III. - flüssigen Gegenständen	13 968	10 407	36 785	50 954	19 679	23 506	287 178	120 811
IV. - Fischen, gesalzen und trocken	17 111	13 097	10 940	8 314	9	3	9	26
V. - Metallen	18 425	31 454	65 289	69 960	8 765	5 761	19 171	31 034
VI. - Fossilien (Steinkohlen)	974 268	417 465	139 770	123 892	117 735	123 445	598 026	477 214
VII. - Glas und Glaswaren	261	83	28	268	1 515	1 153	20 757	12 404
VIII. - Häuten und Leder	6 540	9 990	12 807	13 458	5 227	8 528	5 293	949
IX. - Wolle und Baumwolle	15 614	14 430	14 305	13 030	1 943	2 249	4 132	3 018
X. - Steingut u. Töpferwaren	1 541	1 258	3 936	7 511	2 557	2 329	57 616	59 061
XI. - Farbholz u. Farbwaren	16 961	14 001	14 330	16 563	5 617	4 968	40	9
XII. - Bau-Zimmerer-Brennholz	17 981	127	—	264	635 717	615 787	615 789	473 274
XIII. - diversen Gegenständen	44 017	86 917	70 820	50 333	132 691	145 055	152 986	139 041

[1] Die Zahlenunterschiede bei den Hauptsummen der Rubriken 4, 5, 6, im Vergleich mit den weiter oben gegebenen Zahlen für das Jahr 1825 erklären sich daraus, dafs hier Bau- und Zimmerholz einbegriffen ist, was dort nicht der Fall ist. Die Tabelle ist entnommen Hermans Adrefsbuch 1827 S. 72. Gleiche Tabellen für die Jahre 1823, 1824 am selben Orte S. 80, 81. Für das Jahr 1825 findet sich dort noch die genauere Übersicht der einzelnen auf dem Rheine verfrachteten Güter, die in obiger Tabelle nur unter Sammelbegriffen aufgezählt sind. (S. 65—71, 73, 74.) Ähnliche Zusammenstellungen für das Jahr 1821 bei Nau III S. 98e bis 103g. (Bei den Bergfahrten S. 102 f. Spalte 2 und S. 103g Spalte 1 u. 2 sind die Überschriften verdruckt.) Nau giebt aufserdem noch ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis sämtlicher 1821 in den Häfen Köln und Mainz angekommenen und abgegangenen Waren (Centner und Kilo), das 315 Nummern zählt. Desgleichen Nachweise über die 1821 in Köln und Mainz abgefertigten Ladungen nach Monaten geordnet bei Nau a. a. O. S. 88d—95e. Die bei Schirges (Der Rhein S. 87) gegebene Übersicht des Schiffs- und Güterverkehrs auf dem Rhein seit 1815 stimmt mit den sonst erhaltenen Angaben des öfteren nicht überein. Nicht eingeschlossen bei den Zahlen über Gütertransporte auf dem Rhein ist das geflöfste Holz. Über Flöfserei in jenen Tagen vgl. Nau III S. 38—42; für die Jahre 1820—1823 vgl. Übersicht für 1823 S. F 2.

Frankreich in einem Zeitraume von 30 Tagen bezogen werden konnten, während es bei dem Aufenthalt in Rotterdam oft zwei Monate dauerte, ehe dieselben in Basel ankamen. Nach einer anderen Berechnung über den Transport der Waren durch das Innere von Frankreich, wobei bis Châlons die Wasserstrafse, von da bis Strafsburg der Landweg gewählt wurde, sollte der Unterschied des Frachtlohnes gegen den Bezug über Holland für den Centner sogar 2 Franken betragen, was bei gröfseren Ladungen eine ganz bedeutende Differenz ergab [1].

Wollte man am Rheine nicht immer mehr zurückgedrängt werden, so mufsten für seine Wasserstrafse Vorkehrungen getroffen werden, die ihr den Zuzug der Waren erhielten. Solange sich die Centralkommission über die allgemeinen Normen einer möglichst vollkommenen Verkehrsfreiheit nicht einigte, konnten durch die Einzelstaaten und Städte auf rechtlichem Gebiete verhältnismäfsig nur wenig Erleichterungen geschaffen werden. Am meisten erreichte man noch, wenn man die Güterabfertigung in den grofsen Stationsstädten verbilligte und beschleunigte. Durch Erlafs von Hafenordnungen konnte dies am leichtesten geschehen. Der Kölner Oberbürgermeister hatte durch den Beschlufs vom 24. August 1818 einen guten Schritt vorwärts gethan und sogar einzelne Härten des Umschlagszwangs gemildert [2]. In Mainz, das in diesen Jahren bei Fortschritten immer etwas nachhinkte, scheint man erst seit 1823 an eine Neuordnung der Verhältnisse gedacht zu haben [3]. Wurde ja noch 1824 der Güterzug über Biebrich, unter Umgehung des Hafens an der Mainmündung [4], von den Schiffmeistern, neben dem Umschlagszwang, vor allem den Unkosten und Beschwerden zugeschoben, die in Mainz auf die Führer der Fahrzeuge lauerten. Der Schiffer mufste neben den vorgeschriebenen Gebühren den Krahnenknechten und Wagmeistern, den Brückendienern und Hafenwächtern Trinkgelder geben, wurde von den Bestättern übernommen, bei Wechselung der Geldsorten betrogen und hatte schliefslich, bis er zum Besitz der Fracht für eine von Köln zurückgelegte Reise kam, einen Verlust von etwa 37 Gulden zu tragen. Bei Einnahme von Ladungen beschwerte er sich namentlich über die Centimeabgabe für die Wippen [5] (Hilfskrahnen), die

---

[1] Vgl. Bericht von 1824 über Zustand und Betrieb der Schiffahrt S. D 3 a. a. O.

[2] Vgl. oben S. 117, 142.

[3] Vgl. zum folgenden den ausführlichen Auszug aus dem Beratschlagungsprotokoll der Mainzer Schiffergilde vom 24. April 1824, die Güterverladungen im Stationshafen daselbst betreffend, in Akten d. M. Schiffergilde M.St.A.

[4] Vgl oben S. 121.

[5] Vgl. oben S. 117.

auch bei deren Nichtbenutzung fällig ward, und über das „Beklopfgeld“, die Besichtigungsgebühr für Untersuchung des Schiffes auf Wassertüchtigkeit, die selbst gefordert wurde, wenn die Fahrzeuge soeben erst vom Bauplatz abgegangen waren, obschon man aus Erfahrung wufste, dafs in den ersten 5—6 Jahren die Balken nicht in Fäulnis übergingen. Weiter waren die Schiffer mit den Mainzer Knechten und Halfleuten zum Voranziehen der Schiffe nicht zufrieden, von denen sie sich übervorteilt glaubten. Sie forderten bei deren Inanspruchnahme die freie Wahl unter allen Konkurrenten, die sie ihrerseits doch den Kaufleuten bei Benutzung der Rheinstrafse nicht zugestehen wollten.

Angesichts der zahlreichen zu Tag getretenen Mifsstände sah sich die städtische Verwaltung zu Mainz, nach Genehmigung ihres Vorhabens durch die Grofsherzogliche Regierung, veranlafst, am 25. August 1825 eine Bekanntmachung[1] zu veröffentlichen, die alle mit Ein- und Ausladen verbundenen Vorschriften, sowie die zu entrichtenden Gebühren zusammenstellte und zum Teil wesentlich erleichterte. Die Krahnen-, Wag- und Hafengebühren wurden von 20 Centimen für den Centner auf 12½ Centimen ermäfsigt, dem Trinkgelderunwesen nach Kräften gesteuert, die Provision der Bestätter und die Besichtigungsgebühren festgesetzt und ähnliches mehr. Das Wippengeld sollte, wie dies bereits früher einmal bekannt gegeben war, künftig nur den Schiffern abgenommen werden, die sich zur Erleichterung beim Einladen der Hilfskrahnen wirklich bedienten. Desgleichen wurden für das Voranziehen der Schiffe durch Menschen und den Schiffszug durch Pferde bestimmte Regeln und Taxen aufgestellt.

Die vom Frh. von Jungenfeld und Frh. von Lichtenberg, den beiden Förderern des Mainzer Wohlstandes zu Anfang des 19. Jahrhunderts, unterzeichnete Hafenordnung von 1825 weist gegen die zurückliegende Zeit so bedeutsame Fortschritte auf, dafs die vorher zahlreichen Beschwerden und Streitigkeiten zwischen Schiffern und Hafenpersonal sich in der Folgezeit bedeutsam minderten.

Mehr fast als derartige lokale Besserungen, deren Erfolg natürliche Grenzen gezogen waren, haben den Güterzug auf dem Rhein seit den zwanziger Jahren die Änderungen beeinflufst, die sich in der preufsisch-deutschen Handelspolitik ankündigten oder bereits vollzogen hatten. Der Wiener Kongrefs war in dieser Beziehung ganz fruchtlos verlaufen, und die Buntheit der deutschen Zollgesetze durch ihn gänzlich un-

[1] Die Bekanntmachung erschien im Druck bei J. Wirth, Mainz Quart 8 S. (In Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.) Sie ist abgedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1826 S. 61—71. Über die Sorge der Mainzer Handelskammer für die Hafenangelegenheiten vgl. Handelskammer zu Mainz S. 28.

berührt geblieben. Da fand Preufsen den Mut, aus eigner Kraft mit einer gründlichen Erneuerung seiner Zollverfassung vorzugehen und durch das Gesetz vom 26. Mai 1818[1] die Grundlage einer vollkommenen Verkehrsfreiheit innerhalb seines Landes zu schaffen. Gustav Schmoller hat in seiner unnachahmlichen Weise den Zusammenhang dieses Zoll- und Handelsgesetzes mit der Geschichte der Zeit, ihrer Kämpfe und Ideen geschildert[2], den teils wirklichen, teils scheinbar grofsen Sprung gezeigt, den Preufsen damit von der altpreufsischen, merkantilistischen Politik Friedrichs II. zu dem entgegengesetzten liberalen Handelssystem machte.

Weder unmittelbar vor dem Kriege im Herbst 1806 noch nach ihm bis zu den Friedensschlüssen 1814 bis 1815 konnten die preufsischen Staatsmänner den Übergang zum Neuen finden, Raum und Zeit für eine grofse Reform gewinnen[3]. Aber kaum war mit dem Riesenkampf zwischen Grofsbritannien und Frankreich, wie er sich von 1806—1814 in der Kontinentalsperre zuspitzte, der Höhepunkt des alten Handelssystems endgültig überschritten, da schufen sie in zweijährigem Mühen[4] ein Gesetz, das „im Einklang mit den grofsen weltbewegenden Ideen der Zeit ein einfacheres, gerechteres, billigeres, mit brauchbaren Mitteln arbeitendes Zollsystem errichtete, das neben den Gedanken des Handelsneides und der Zollkriege einmal wieder mit vollem Nachdruck das andere gleichberechtigte Prinzip alles Handels betonte, seine Basierung auf persönliche Tüchtigkeit, seine Tendenz, internationale Gerechtigkeit und gegenseitigen Nutzen zu fördern“.

Das Gesetz wurde nicht überall sofort als Wohlthat empfunden, nicht einmal im Lande selbst, „wo im Moment der Durchführung ein grofses Wehklagen, eine teilweise mafslose Opposition erstand“[5]. Noch mehr beschwerten sich die deutschen Nachbarn[6], deren wirtschaftliche Interessen namentlich in den von preufsischen Gebietsteilen begrenzten und umschlossenen Landstücken geschädigt wurden. Sie betrachteten Preufsens Schritt als eine gegen sie gerichtete Feindseligkeit[7] und suchten in langwierigen Verhandlungen untereinander

---

[1] Vgl. oben S. 112 Anm. 2.

[2] G. Schmoller, das preufsische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Rektoratsrede vom 3. August 1898. Berlin 1898.

[3] Vgl. Schmoller a. a. O. S. 30 ff.; Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik S. 25.

[4] Schmoller a. a. O. S. 36 ff.; Zimmermann a. a. O. S. 26—41; Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 13—18.

[5] Schmoller a. a. O. S. 46.

[6] Zimmermann a. a. O. S. 45 ff.

[7] Über die Stellungnahme der Süddeutschen, namentlich das Auftreten des badischen Staatsmannes Nebenius vgl. Arthur Böhtlingk, Carl Friedrich Nebenius, eine kulturhistorische Studie, Karlsruhe 1899, S. 8—42; vgl. noch Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 17.

Fühlung zu gewinnen, um Gegenmafsregeln zu treffen. Auch im Schofse der Centralkommission für die Rheinschiffahrt wagte sich die Opposition gegen die preufsische Politik zu regen[1]. Allein mählich brach sich doch die Erkenntnis Bahn, dafs durch den Kriegszustand mit Preufsen auf die Dauer nichts erreicht werde, und dafs nur aus dem möglichst engen Anschlufs an den alten Gegner wirklicher Vorteil entspringe. Dem Grofsherzogtum Hessen, an dessen Spitze der kluge, vorausblickende Staatsminister du Thil[2] stand, gebührt das Verdienst, die richtige Lösung zuerst erkannt und zur Ausführung gebracht zu haben. Am 14. Februar 1828 kam jener denkwürdige preufsisch-hessische Vertrag zum Abschlufs, der die vollständige Zolleinigung beider Staaten herbeiführte und so den Grundstein zu einem allgemeinen deutschen Zollvereine legte. Im Anschlufs an ihn wurden in den folgenden Jahren Übereinkünfte mit den übrigen Regierungen getroffen, bis endlich nach langem Widerstreben[3] einzelner Teile am 22. März 1833 durch Zusammenschlufs der nord- und süddeutschen Staaten die langersehnte deutsche Zollvereinigung verwirklicht war.

Die angedeuteten Verhältnisse haben den Güterzug auf der Rheinstrafse entschieden beeinflufst. Allein sie hängen mit seiner Gestaltung doch nicht so enge zusammen, dafs sie in einer verkehrsgeschichtlichen Arbeit im einzelnen weiter verfolgt werden könnten. Wichtiger als diese handelspolitischen Strömungen sollte für die Ausnützung des Strombettes zu Transportzwecken eine technische Neuerung werden, die in diesen Jahren auf dem Rhein Eingang fand und im Verein mit der endlichen Regelung der rechtlichen Zustände eine vollkommene Umwälzung der ganzen Schiffahrtsverhältnisse heibeiführte. Ehe wir uns diesen Erscheinungen zuwenden, müssen wir noch einen Blick auf die Fortentwicklung der Markt- und Postschiffahrt während des Zeitraums werfen.

§ 12.

b. Marktschiffe und Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein.

Marktschiffe und Diligencen blieben auch nach dem Wiener Kongrefs ungestört auf dem Rhein in Gang. Den ausgeprägtesten Typus der ersteren Art zeigte gleich früher

---

[1] Vgl. oben S. 112.

[2] Über die Verdienste du Thils, sowie die ganze Entstehung des Vertrags unterrichtet Wilhelm Oncken, der preufsisch-hessische Zollverein vom 14. Februar 1828. Rektoratsrede vom 1. Juli 1878. Giefsen 1878. Über die Stellungnahme der Mainzer Handelskammer zur Zolleinigung vgl. Handelskammer zu Mainz S. 35—37.

[3] Aufsefs, Zölle und Steuern S. 4—7.

die regelmäſsige Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt[1]. Die Doppelschiffe befanden sich noch immer im Besitz von Haenlein und Dienst. Die durch Octroikonvention und Präfekturbeschluſs von 1806 für dieses Verkehrsinstitut aufgestellten Normen hatten irgend welche Änderung kaum erfahren. Erst im Jahre 1819, da Peter Haenlein, der Mainzer Marktschiffer[2], arbeitsmüde sich mit dem Gedanken trug, das Privileg an seinen bisherigen Steuermann Wilhelm Keller abzutreten, tauchten neue Streitfragen meist juristischer Natur auf.

Die beiden Männer hatten sich dahin geeinigt, daſs Keller die Gerechtsame des Haenlein mit Schiff und Anwesen gegen eine Geldabfindung übernehmen sollte, unter dem Vorbehalte des Veräuſserers, alle seine bisherigen Rechte und Pflichten nicht eher zu verlieren, als bis der neue Vertrag thatsächlich in Wirksamkeit getreten sei. Zugleich waren sie um „höhere Genehmigung“[3] ihrer Übereinkunft eingekommen. Da dies der erste Fall einer Vergebung der Marktschiffahrtsgerechtigkeit seit der kurfürstlichen Zeit war, galt es, solche ein für allemal zu regeln. Wem steht seit 1816 das Recht der Verleihung zu und unter welchen Bedingungen kann eine solche stattfinden? Das waren die zwei Punkte, über die man eine Verständigung erzielen muſste.

Die Mainzer Bürgermeisterei blieb sich nicht darüber im unklaren, daſs die Groſsherzogliche Regierung die Erbschaft der Kurfürstlichen Hofkammer in dieser Beziehung angetreten habe und daſs nicht etwa der städtischen Verwaltung das Vergebungsrecht überkommen sei. Dagegen glaubte sie hinsichtlich der Bedingungen einige Vorschläge machen zu sollen[4]. Sie hielt es für ratsam, dem Neubewerber, auch wenn er alle erforderlichen Eigenschaften und Mittel besitze, das Recht der Marktschiffahrt nicht auf Lebenszeit, sondern nur auf etwa 9—10 Jahre zu verleihen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daſs er sich allen inzwischen erlassenen Konventionen über Zölle und Gebühren, sowie den Anordnungen zu Gunsten des Handels ohne Widerspruch zu fügen habe. Die Auferlegung einer Abgabe für das Monopol der Marktschifferei will sie nicht empfehlen, weil solche schon zu französischer Zeit aufgehoben wurde und an ihre Stelle die Patentsteuer mit den Octroigebühren trat, die den früheren Pachtzins überstiegen. Auch sei zu bedenken, daſs der Marktschiffer nicht mehr

---

[1] Vgl. oben S. 57—61.

[2] Der Frankfurter Marktschiffer Martin Dienst hatte seine Gerechtsame von dem Frankfurter Senat vom 1. Nov. 1817 an auf 10 Jahre neu gepachtet. Abschrift des Pachtvertrags und Bemerkungen dazu in A. der M. H.K. § 5836. Vgl. unten S. 205 Anm. 1.

[3] Vgl. Schiffahrtsakten 1819 M.St.A. besonders die Schreiben vom September 1819.

[4] Bericht vom 30. September 1819 a. a. O.

so viel verdiene wie in alter Zeit, weil den Mainzer Schiffern durch die Octroikonvention die direkte Fahrt zwischen Köln und Frankfurt zugestanden sei, was sich bei seinem Unternehmen durch den Abgang von Warentransporten sehr fühlbar mache. Allerdings würde dem finanziellen Interesse mehr durch Ausschreiben einer Konkurrenz gedient, da durch eine solche sicher eine besondere Abgabe zu erzielen sei, wie ja schon der Frankfurter Marktschiffer freiwillig 400 Gulden für das Mainzer Schiff geboten habe. Allein dabei entstünden Schwierigkeiten und Verwicklungen mancher Art, da Haenlein sein Recht nicht aufgegeben, sondern sich ausdrücklich für den Fall bewahrt habe, dafs der von ihm gewünschte Vertrag nicht zu stande komme. Auch dürfe auf das Anerbieten des Frankfurter Schiffers Dienst nicht eingegangen werden. da es keineswegs im Interesse des Handels liege, wenn die beiden Marktschiffe einem Unternehmer gehörten und damit jede Konkurrenzmöglichkeit ausgeschlossen werde. Der endgültige Vorschlag der Bürgermeisterei gehe also dahin, dem Keller das Marktschiff mit den seitherigen Rechten und Pflichten ohne neue Auflage auf 9—10 Jahre zu übertragen.

Unterm 19. April 1820 wurde dann durch die Grofsherzogliche Regierung dem Keller die Marktschiffahrtsgerechtigkeit auf 10 Jahre, für die Zeit vom 1. Mai 1820 bis 1. Mai 1830. überlassen[1]. Allein dieser sollte derselben nicht froh werden, da das Übertragungsgeschäft aus anderen Gründen nicht zu stande kam. Es hatte sich inzwischen herausgestellt, dafs Keller seine Verbindlichkeiten gegenüber Haenlein nicht erfüllen konnte, dafs es ihm namentlich an Mitteln zum Erwerb von dessen Haus fehlte, ohne welches dieser das Marktschiff nicht abgeben wollte. Haenlein erlangte auch wirklich am 24. Juli 1820 einen Entscheid des hessischen Ministeriums[2], nach welchem ihm sein Privileg noch auf ein Jahr gelassen wurde, um während dessen das Übertragungsgeschäft endgültig vollziehen oder auflösen zu können. Als schliefslich am 1. und 6. Juli 1821 beide Parteien auf der Mainzer Oberbürgermeisterei erklärt hatten, dafs der geschlossene Vertrag nicht vollzogen werde, verkündete die Regierung am 2. November 1821 einen Beschlufs[3], nach welchem ihr früherer Entscheid vom 19 April 1820 aufgehoben und dem seitherigen Marktschiffer Haenlein seine Gerechtigkeit unter den alten Bedingungen und der Verpflichtung zur Zahlung eines jährlichen Kanons von 100 Gulden an die Domänenkasse belassen wurde.

[1] Vgl. Fascikel, betr. die Übertragung der Mainz-Frankfurter Marktschifferei in Schiffahrtsakten 1826 M.St.A.
[2] Vgl. a. a. O.
[3] Vgl. a. a. O.

Die geschilderten Vorkommnisse zeigen, welch unklare Verhältnisse der häufige Regierungswechsel zu Anfang des Jahrhunderts bezüglich eines wichtigen Transportinstitutes geschaffen hatte und wie schwer es für die leitenden Behörden war, den Ausgleich zwischen den noch herrschenden Privilegien und Bannrechten und einer modernen Auffassung des Verkehrswesens zu finden.

Die angeregten Fragen wurden übrigens bald zum zweitenmal praktisch, als P. Haenlein am 20. Januar 1826 starb und sich der Frankfurter Marktschiffer Dienst, wie früher, um dessen Privileg bewarb. Die Mainzer Bürgermeisterei unterstützte[1] damals das Gesuch des Wilhelm Haenlein, eines Sohnes des Verlebten, und stiefs sich nur daran, dafs dieser, gleich Dienst, Frankfurter Bürger war. Das hessische Ministerium entschied[2] auf Anrufen, der Gesuchsteller erhalte das Indigenat, und die Beibehaltung des Frankfurter Bürgerrechts, die er wünsche, werde vor der Hand ignoriert, so lange er kein kaufmännisches Gewerbe treibe. Durch Ergreifung dieses Auswegs wurde jede Schwierigkeit behoben und Haenlein junior erhielt, nachdem er das vorgeschriebene Zutrauenszeugnis der Handelskammer[3] vorgelegt hatte, am 30. Juni 1826 die erbetene Konzession auf 15 Jahre unter folgenden Bedingungen[4]:

1. Er mufste einen jährlichen Kanon von 100 Gulden zahlen; wenn jedoch die Dampfschiffahrt nach Frankfurt eingeführt würde und jene die Befreiung vom Kanon erlangte, sollte auch für ihn ein billiger Nachlafs am höchsten Orte beantragt werden;

2. er hatte sich des Betriebs der Speditionsgeschäfte zu enthalten;

3. er mufste sich allen Veränderungen und Anordnungen hinsichtlich der Rhein- und Mainschiffahrt ohne Anspruch auf Entschädigung oder Minderung des Kanons fügen;

4. er war nicht befugt, rücksichtlich der Dampfschiffahrt oder ähnlicher Unternehmungen auf Rhein und Main, wozu künftig die Erlaubnis erteilt würde, Beschwerden oder Entschädigungsforderungen zu erheben.

Hiermit sollte alten Streitpunkten, wie speciell der Frage der Speditionsberechtigung, für die Folge die Thür verschlossen werden. Die direkten Fahrten von rheinischen Häfen nach Frankfurt hatten in jenen Tagen der Mainzer

---

[1] Vgl. Schreiben vom 18. Februar 1826 a. a. O.
[2] Beschlufs vom 23. März 1826 a. a. O.
[3] Ausgestellt unterm 18. März 1826 a. a. O.
[4] Vgl. a. a. O. Zwei Abschriften des Reskripts der Grofsh. Regierung vom 30. Juni 1826 finden sich auch in A. d. M. H.K. § 5836.

Marktschiffahrt mancherlei Abbruch gethan[1]. Es fuhren ja seit Durchführung der Octroikonvention nicht nur grofse Lastkähne vom Mittelrhein dorthin, sondern auch Rheingauer Nachen, die mit Landesprodukten beladen von Kleinschiffern[2] mainaufwärts geführt wurden. Um seinem Schaden wieder beizukommen, hatte der alte Marktschiffer Haenlein verschiedentlich Speditionsgeschäfte übernommen, Güterversendungen durch Schiffer für Rechnung der Kaufleute in eigenem Namen besorgt. Die städtische Verwaltung gab sich mit dieser Erweiterung seines Geschäftsbetriebes nicht zufrieden, einmal weil sie darin eine Beeinträchtigung der zahlreichen ansässigen Spediteure sah, dann aber weil sie fürchtete, dafs er die selbstspedierten Waren vor den von anderen ihm zugewiesenen bei der Beförderung mit dem Marktschiff in irgend einer Weise bevorzugen möchte. Sie hatte daher schon in einem Schreiben vom 6. Mai 1824 erklärt[3], dafs die Geschäfte eines Spediteurs mit denen eines Marktschiffers unverträglich seien, und nun bei dem Wechsel der Personen darauf gedrungen, dafs der Konzessionsurkunde ein diesbezügliches Verbot eingefügt wurde.

In diesem Schriftstück machen sich aber auch schon die Zeichen einer neuen Zeit bemerkbar, ist bereits auf das Transportmittel hingewiesen, dem die Zukunft gehören sollte: die Dampfschiffahrt. Soeben wurden die ersten Klagen über die neuen Boote laut[4], die durch ihre gröfsere Schnelligkeit den alten Fahrtenbetrieb schädigten. Man argwöhnte mit Recht, die privilegierten Marktschiffer würden allerlei Beschwerden nach deren Einführung auf der Untermainstrecke vorbringen, und nahm deswegen vorsichtshalber die betreffenden Klauseln in die Erteilung der Genehmigung auf.

Wenn oben die Schwierigkeiten angedeutet wurden, mit denen die Marktschiffahrt in nächster Zeit zu kämpfen hatte, soll damit nicht gesagt werden, sie habe schon bald nachher ihre Lebensfähigkeit verloren. Sie ist am Mittelrhein im allgemeinen während dieser Jahre nicht zurückgegangen, hat für

---

[1] Von 247736 Ctr. 31 kg Waren, die 1821 mainaufwärts nach Frankfurt geführt wurden, kamen dort an:

Direkt von Köln nach Frankfurt	117491 Ctr. 07 kg.	
Durch die Mefsschiffer der Ostermesse	13093 - 03 -	
Durch die Mefsschiffer der Herbstmesse	10248 - 34 -	
Durch andere Schiffer	61986 - 27 -	und
durch das Mainz-Frankf. Marktschiff nur	44917 - 10 -	

Vgl. Nachweise bei Nau, Beiträge III S. 95 e und weitere Notizen ebenda S. 93 c.

[2] Die Mainzer Bürgermeisterei entschied auch späterhin ausdrücklich, dafs diese Vergünstigung den Rheingauern nicht entzogen werden könne. Vgl. Schreiben vom 28. August 1826 in Rheinschiffahrtsakten 1826.

[3] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1824 M.St.A.

[4] Rheinschiffahrtsakten 1826 M.St.A.

die Beschickung der Märkte an gröfseren Plätzen noch lange ihren Wert behalten. In Mainz wurde durch die Handelskammer sogar entschieden auf eine weitere Ausdehnung derselben hingewirkt[1]. Zwar sprach dort die Bürgermeisterei sich noch 1827[2] gegen Errichtung einer Marktnachenfahrt Mainz-Worms, die von zwei Kleinschiffern geplant ward, aus, da die Orte zu weit auseinderlägen, als dafs man gewöhnliche Marktwaren bequem beibringen könne, die Versendung eigentlicher Kaufmannsgüter aber den Gildemeistern vorbehalten sei; doch hat sie beispielsweise der Konzessionierung der Marktschiffahrtsverbindung mit dem näher gelegenen Nierstein kein Hindernis bereitet. Diese wurde dem Adam Höhr laut Urkunde vom 15. Januar 1828[3] auf 10 Jahre (1. Januar 1828 bis 31. Dezember 1837) gegen eine an die Staatskasse zu entrichtende Jahresgebühr von 30 Gulden erteilt, unter den gewöhnlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Abfahrtszeiten, Frachtsätze, Ladebedingungen u. s. w. Besonders wurde betont, dafs nur zugewiesene Marktgüter und keine Handelsartikel eingenommen werden dürften. Die übrigen Marktschiffe, die Mainz mit Bingen, Gernsheim, Oppenheim u. s. w. verbanden, blieben ebenfalls durch Handelskammer und Bürgermeisterei in ihrem Betriebe überwacht. Des öfteren wurden ihre Statuten nachgeprüft[4] und Ausgleiche in den Preissätzen der einzelnen Linien getroffen[5]. Im Jahre 1829/1830 kam es sogar zur Einrichtung einer Marktschiffahrt zwischen Mainz und Frankenthal[6], um die zwei Kleinschiffer, Schneckenberger und Trumpler, sich bemüht hatten, da die Gildemeister das Anlaufen an diesem Orte, der durch einen Kanal von einer Stunde Länge mit dem Hauptstrom verbunden war, wegen des damit verknüpften Aufenthaltes scheuten.

Neben der Marktschiffahrt erscheint auch in diesem Zeitraum die Diligencenverbindung Köln—Mainz als eine besondere Art des Rheinschiffahrtsbetriebs. Wir haben ihre Geschicke bis zu dem Momente verfolgt, da die Jachtenbesitzer nach

[1] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 27, 29.

[2] Bericht für die Grofsh. Regierung vom 20. August 1827 in Schiffahrtsakten 1827 M.St.A.

[3] Vgl. Schiffahrtsakten 1828 M.St.A. Siehe Beilage 14.

[4] Beispielsweise wurden am 9. Januar 1827 Taxsätze des Oppenheimer Marktschiffs zum Teil geändert, Freigepäck auf 50 Pfund beschränkt; vom Übergewicht sollten 6 kr. pro Centner entrichtet werden. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1827 M.St.A.

[5] Vgl. Verhandlungen vom April 1828 wegen der Unterschiede in Preissätzen für Wein und Mineralwasser bei dem Binger und Oppenheimer Marktschiff, in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

[6] Nähere Angaben finden sich in Rheinschiffahrtsakten 1829, 1830. M.St.A. Die Taxe wurde auf 12 kr. pro Person mit ihren Marktschätzen festgesetzt. Die Statuten gaben kein ausschliefsliches Recht zur Fahrt; Angehörige der Gilde konnten vielmehr auch weiterhin dort Güter verladen.

der Befreiung von Mainz sich, gewitzigt durch die Erfahrungen, die sie während der Blockade der Stadt gemacht hatten, zu einem Verein zusammenschlossen, dessen Leitung dem Schiffer Rupprecht übertragen wurde. Die neue Verbindung fand den Beifall der provisorischen Rheinschiffahrtskommission, namentlich des Grafen Solms, der ihren Zweck billigte [1] und alsbald eine Verordnung für den Betrieb der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein erliefs [2]. Diese trägt den veränderten Verhältnissen vollkommen Rechnung und unterscheidet sich trotz mancher Ähnlichkeiten im einzelnen durch ihre Grundauffassung vollkommen von dem älteren Reglement des 4. Messidor XII.

Die zwischen Mainz und Köln verkehrenden Postschiffe sollen eine Anstalt bilden, an der nur solche Jachtenbesitzer teil haben können, denen alle nach der Gildeordnung nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten eigen sind [3]. Diese Schiffer schliefsen sich zu einem Verein von 30 Mitgliedern [4] zusammen, der als besonderer Zweig der grofsen Gildekorporation angesehen wird, und für den daher eine selbständige Unterstützungskasse zu gründen ist [5]. Zur Leitung seiner allgemeinen Angelegenheiten wird ein Vorstand [6] bestellt, der sich unter dem Präsidium eines Inspektors der Rheinschiffahrtsverwaltung monatlich versammelt, und bei dem der Geschäftsführer der Gesellschaft die Stelle eines Sekretärs bekleidet. Dem Geschäftsführer [7] untersteht die ganze Betriebsleitung, namentlich der Verkehr mit dem Publikum und die Überwachung der Unterbeamten wie der einzelnen Schiffer während des Dienstes. Desgleichen ist er für Registerführung und alle Geldangelegenheiten verantwortlich. Er wird in seinem Thun durch die Rheinschiffahrtsinspektoren beaufsichtigt und bleibt für alle seine Mafsnahmen dem Vorstande des Vereins haftbar. Als Sicherheitsleistung für seine Geschäftsführung mufs er eine Summe von 4500 Gulden hinterlegen, wie auch die ganze Gesellschaft zur Sicherung der Anstalt aufser den schuldenfreien Jachten eine Kaution von 4500 fl.

---

[1] Eine Verfügung des Grafen vom 8. Mai 1814 hob das Monopol der früheren Unternehmer Obert und Dolleschall auf.

[2] Polizeiverordnnng für die Postschiffe, welche täglich zwischen Mainz und Köln den Rhein befahren; abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 363—383 und Denkschrift der Diligenceschiffer S. 32—50.

[3] § 1, 2.

[4] Neue Postschiffer können künftig nur aufgenommen werden, wenn die Zahl der derzeit zur Fahrt berechtigten Schiffer unter 30 herabgesunken ist § 3.

[5] § 3—5.

[6] § 5, 33.

[7] § 25—29.

in barem Gelde oder „in liegenden Gründen“ zu stellen hat, die auf die einzelnen Schiffer ausgeschlagen wird[1].

Während der eigentliche Unternehmergewinn dem Verein verbleibt, werden dem Bevollmächtigten für Leitung des Geschäfts acht Prozent der Bruttoeinnahme zugestanden[2], wovon er aber die Besoldung aller derer, die in Mainz, Bingen, Koblenz, Bonn und Köln bei den Abfertigungsämtern angestellt sind, die Miete, Heizung und Beleuchtung der Abfertigungsstuben, sowie die Anschaffung aller Erfordernisse an Schreibmaterialien, Registern und dergleichen zu bestreiten hat.

Sämtliche Mitglieder des Jachtschiffervereins dürfen mit ihren Fahrzeugen in den Stationshäfen nur Fahrten auf Rechnung der Gesellschaft übernehmen[3]. Für eine Reise nach Köln erhält dann jeder die Summe von 80 Gulden, wovon die gewöhnlichen Kosten zu bestreiten sind, während die Rheinschiffahrtsgebühren sowie aufsergewöhnliche Ausgaben, die beispielsweise durch widrige Winde veranlafst sein können, besonders ersetzt werden[4]. An den gewöhnlichen, wie an den auf Bestellung unternommenen aufsergewöhnlichen Fahrten sind alle Schiffer nach Mafsgabe der Rangreihe beteiligt[5]. Wer sich einer ihn treffenden aufsergewöhnlichen Tour entziehen will oder nicht rechtzeitig zur Abreise antritt, geht jedesmal seines Ranges verlustig[6]. Gewinn und Verlust, der sich bei Abrechnung einer jeden Reihenfahrt zeigt, wird von sämtlichen Schiffern gemeinsam getragen[7]. Der Überschufs wird zu gleichen Teilen unter sie vergeben, nachdem von jedem Gulden ein gewisser Abzug für die Unterstützungskasse gemacht wurde.

In diesen Sätzen ist die Tendenz des neuen Betriebes angedeutet. Es handelt sich nicht mehr um eine Unternehmung weniger Einzelpersonen, für welche die Jachtenbesitzer als Arbeiter thätig sind, sondern um eine Vereinigung, deren sämtliche Mitglieder sich an allen Funktionen des Unternehmens beteiligen, die eine Art von Produktivgenossenschaft bildet. Die Teilnehmer hatten für die Beschaffung des zum Geschäfte nötigen Kapitals zu sorgen, widmeten sich durch ihren Vorstand der technischen und kaufmännischen Leitung des Unternehmens und mufsten vor allem gemeinschaftlich das Risiko tragen. Der Erfüllung der genannten Aufgaben wurden verhältnismäfsig geringe Schwierigkeiten bereitet, da die

---

[1] § 30, 32.
[2] § 31.
[3] § 34.
[4] § 35, 36.
[5] § 16.
[6] § 19.
[7] § 37.

Unternehmung von ihren Mitgliedern, abgesehen von Lieferung der Arbeitsmaschinen — Jachten — in deren Besitz jene schon früher waren, wenig Kapital forderte, da der Absatz der Arbeitsleistungen — Fahrten — bei dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis und der Monopolisierung des Betriebs sicher und ohne besondere kaufmännische Gewandtheit bewirkt werden konnte, auch keine grofse Differenzierung unter den Arbeitsleistungen selbst, keine feingliedrige Hierarchie der Arbeitskräfte statthaben mufste. Bei der geringen Ausbildung der Arbeitsteilung nahmen die an dem Geschäfte Interessierten eine wenig verschiedene Stellung ein, auch war bei der Selbständigkeit der einzelnen Fahrten weder strenge Disciplin und Unterordnung, noch ein allzu genaues Zusammenarbeiten der einzelnen Schiffer erforderlich.

Für die Zukunft der Genossenschaft bestanden daher günstige Aussichten, und es waren in der That nicht Fehler der inneren Organisation, sondern äufsere Umstände, wie Streit der Polizeigewalten, Überspielen früher verliehener Monopole u. dergl. daran schuld, dafs ihrer Entwicklung in den nächsten Jahren Hindernisse in den Weg traten. Nach deren Beseitigung konnte erst die technische Umwälzung, die ein Jahrzehnt später bei der Rheinschiffahrt einsetzte, das Unternehmen ernstlich gefährden und ihm schliefslich durch überlegene Konkurrenz ein Ende bereiten.

Die übrigen, weniger wesentlichen Normen der Verordnung des Grafen Solms, die in vielen Punkten den Bestimmungen des alten französischen Reglements ähneln, dürfen hier kürzer behandelt werden. Die Vorschriften über Einrichtung der Jachten [1], deren Zustand vierteljährlich untersucht werden sollte [2], über Abfahrtszeiten und Dauer der Reisen [3], über Registerführung [4], Haftpflicht [5] u. s. w. waren fast die gleichen wie früher geblieben. Neu war die durch Veränderung der Unternehmungsform notwendig gewordene Vorschrift, dafs die Schiffer die ihnen zufallenden Fahrten selbst übernehmen mufsten und nur bei Krankheit oder aus sonstigen wichtigen Gründen die Vertretung durch ein anderes Vereinsmitglied gestattet war [6]. Jede Jacht mufste mit drei, und wenn sie einen Anhang führte, mit vier Mann besetzt werden.

---

[1] § 13, 18. Besonders war die Bestimmung getroffen, dafs in dem Zimmer für die Reisenden keine Fische oder sonstige Dinge, die einen unangenehmen Geruch verbreiten, untergebracht werden durften, sowie dafs daselbst, wie dies auch bei den heutigen Transportanstalten, z. B. Eisenbahncoupés, der Fall ist, das Tabakrauchen ohne Genehmigung der übrigen Gesellschaft unterbleiben mufste.

[2] § 15.

[3] § 14.

[4] § 7, 8, 11. Die Hauptabfertigung der Postschiffe blieb in Mainz, Filial-Expeditionen befanden sich zu Bingen, Koblenz, Bonn, Köln.

[5] § 9, 10.

[6] § 17.

Um Diebstähle und Unfälle zu verhüten, sollte der Schiffer über Nacht, da alle Reisende das Boot zu verlassen hatten, mit wenigstens einem der Knechte auf dem Fahrzeug bleiben [1]. Wer von den letztgenannten zu Klagen Anlafs gab oder sich von der Wache entfernte, wurde auf der Liste aller zur Postschiffahrt tauglichen Knechte, an welche die Jachtschiffer bei Auswahl ihrer Leute gehalten waren, gestrichen.

Die Postschiffe waren wie seither hauptsächlich zum Transport der Reisenden und ihrer Effekten bestimmt. Da sie aber nicht „ohne einige Güterladung bestehen" konnten, es auch im Interesse des Handelsstandes lag, dafs dem Verderben unterworfene Güter durch die täglich abgehenden Fahrzeuge befördert wurden, sollte ihnen das Güterladen unter gewissen Einschränkungen gestattet werden, die gröfstenteils schon aus früheren Streitigkeiten bekannt sind [2]. Es durfte 1. die Centnerzahl der Waren nie den vierten Teil der Ladungsfähigkeit übersteigen und nie mehr als 50 betragen, 2. sollten die einzelnen Kolli höchstens 2—3 Centner schwer sein, 3. es sollte kein „eigentümliches Transit-Gut" (Handelsartikel) darunter sein mit Ausnahme von „Fischwaren und sonstigem pressanten Gut, dessen Transport sich weiter nicht aufhalten läfst." Des weiteren war insbesondere gestattet: die Mitnahme aller Arten Effekten und Lebensmittel, Wagen, Hausgeräte, Instrumente, kleiner Partien Pelzwerk und Leder, Militäreffekten, Hausbedürfnisse, Südfrüchte, Papier und Tapeten und aller Waren, deren schnelle Versendung von den Handelsleuten aus guten Gründen verlangt wurde.

Der Preistarif [3], dessen Festsetzung man für notwendig hielt, war fast der nämliche wie in der älteren Verordnung, nur der Betrag für die Effekten war für einzelne Strecken etwas anders normiert. Beispielsweise wurde nunmehr auf der Linie Mainz-Köln pro Centner Gepäck 1 fl. 12 kr. statt 1 fl. 22 kr. gefordert. Aufserdem war das Trinkgelderwesen genau geregelt [4]. Bei aufsergewöhnlichen Fahrten konnten bis Koblenz 2 fl., bis Köln 4 fl. Trinkgeld verlangt werden. Desgleichen hatten die Reisenden auf den täglich fahrenden Postschiffen an die Knechte eine bestimmte Summe zu verabreichen, deren Höhe in dem Reglement für die einzelnen Strecken festgesetzt wurde [5]. Bei Strafe des Ausschliefsens von der Postschiffahrt,

---

[1] § 18, 23.
[2] § 24.
[3] § 38.
[4] § 39.
[5] Sie betrug:

1. Von	Mainz	bis	Elfeld (Eltville) u. Bingen	6	Kr.
2.	-	-	St. Goar	2	-
3.	-	-	Koblenz	18	-
4.	-	-	Andernach	24	-
5.	-	-	Bonn	30	-
6.	-	-	Köln	36	-

die auch bei üblem Betragen, Trunkenheit, Pflichtversäumnis aller Art verhängt wurde[1], war es Schiffern wie Knechten verboten, etwas über die festgesetzte Taxe zu fordern.

Nachdem der Jachtschifferverein so die behördliche Genehmigung und das Statut für den Betrieb erhalten hatte, schien der Fortgang des jungen Unternehmens für die nächste Zeit gesichert. Die Jachten konnten unter der Flagge der „deutschen hohen Verbündeten als Postschiffe des Mittelrheins“[2] ungehindert ihre Fahrten betreiben, mit denen sie bereits am 5. Mai 1814, einen Tag nach dem Einzug des Herzogs Ernst von Sachsen-Coburg in dem befreiten Mainz, begonnen hatten.

Freilich währte dieser Zustand nur kurze Zeit, da die früheren Unternehmer Obert und Dolleschall alsbald den Versuch machten, die verlorene „Entreprise“ von neuem für sich zu gewinnen. Sie behaupteten, der Beschlufs des Maire der Stadt Mainz habe ihnen das ausschliefsliche Recht zum Betrieb der täglichen Diligencenfahrt von Mainz-Köln förmlich und für so lange übertragen, als sie sich durch Zuwiderhandlung gegen polizeiliche Vorschriften desselben nicht unwürdig zeigten. Da letzteres nie geschehen sei, habe keiner das Recht, ihnen die wohlerworbene Befugnis abzustreiten. Es gelang ihnen, den provisorischen Gouverneur von Mainz, Baron von Otterstedt, für ihre Interessen zu gewinnen, der ihnen versprach, die Ausübung ihres früheren Monopols wieder zu ermöglichen. Allein obschon er einen diesbezüglichen Befehl erliefs, konnte er sein Wort doch nicht halten, da die verschiedenen Jachtenbesitzer sich weigerten[3], für Obert und Dolleschall zu fahren, selbst falls jene ihnen dieselben Einnahmen zusicherten, die sie bei ihrer jetzigen Geschäftsführung unter Rupprecht erhielten. Sie seien Bürger und Schiffer und brauchten für keinen Unternehmer Dienste zu thun, der sie ausbeute, um höhere Gewinne einzustreichen. Da sie sich auf die Befehle des Grafen Solms stützten[4], war ihnen zunächst nicht beizukommen.

Inzwischen wurde die provisorische Regierung unter dem Baron von Otterstedt durch die vereinigte k. k. österreichische und k. preufsische Administration abgelöst. Diese liefs sich, nach Einziehung von Erkundigungen[5] über den Stand der Angelegenheit, auf Angehen Oberts und Dolleschalls ebenfalls

---

[1] § 40.
[2] § 41.
[3] Vgl. Bericht des Hafeninspektors Warburg für die Bürgermeisterei vom 15. Juni 1814 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.
[4] Schreiben des Mitglieds der subdelegierten Kommission Gergens an Bürgermeister Jungenfeld vom 15. Juni 1814 a. a. O.
[5] Vgl. Anfrage der Administration vom 25. Juni 1814 a. a. O.

für deren Sache gewinnen. Sie richtete an die dem Grafen Solms unterstehende subdelegierte Kommission für die Rheinschiffahrt am 29. Juli 1814[1] ein Schreiben, in dem sie betonte, dafs in dem jetzigen provisorischen Verhältnis, wo der Rheinverkehr bis zum künftigen Kongrefs ohne alle Veränderung und Reorganisation bleiben und der letzte Besitzstand erhalten werden solle, es nicht gestattet sei, eine Einrichtung, die seit 14 Jahren zur Zufriedenheit bestehe, aufzuheben, und dafs daher Obert und Dolleschall in Ausübung ihres Monopols bis zur höheren Entscheidung unterstützt würden. Die Mainzer Bürgermeisterei, die sich bisher ziemlich neutral verhalten hatte, wurde zur Durchführung dieses Entscheides herangezogen. Nachdem sie am 29. Juli und 6. August versucht hatte, für die Schiffer einen höheren Lohn auszuwirken, erliefs sie an letzterem Tage den Befehl[2], die Jachten der immer noch Widerspenstigen mit Beschlag zu belegen und diese selbst zu verhaften.

In der That wurden sofort vier Jachtschiffer gefänglich eingezogen, während es anderen gelang[3], mit ihren Booten nach Biebrich auf nassauisches Gebiet zu flüchten, woselbst sich schon eine Anzahl ihrer Kameraden seit Beginn der Streitigkeiten aufhielten. Die Arrestanten blieben zunächst unbeugsam; sie verlangten zwar dringlich ihre Freilassung[4], wollten aber auch fernerhin von Obert und Dolleschall, die sie früher „sogar beim Geldwechseln betrogen hätten," nichts wissen. Es wird ihnen jedoch erklärt[5], sie könnten nur entlassen werden, wenn sie nachgeben wollten und die Fahrten aufnähmen; in diesem Falle würden auch ihre Beschwerden untersucht werden. Allmählich wurden dann die Gefangenen mürbe; sie erklärten[6], so schimpflich es für sie als Schiffmeister sei, wollten sie doch für Obert und Dolleschall „Knechtsdienste" leisten, auch versuchen, ihre Genossen zu gleichem Thun zu veranlassen, wenn man sie freigebe. Freilich kaum hatten sie die goldene Freiheit wieder erlangt, da zeigten sie die alte Hartnäckigkeit und wollten lieber das strenge gesetzliche Verfahren des Strafgerichts über sich ergehen lassen, als gehorchen[7]. Nur bei zweien, die bettlägerig

---

[1] a. a. O.

[2] a. a. O. Zur Anwendung von Gewalt hatte Hafeninspektor Warburg unter Hinweis auf den ominösen art. 35 des Reglements vom Messidor XII der Bürgermeisterei schon am 15. Juni 1814 geraten a. a. O.

[3] Angeblich durch die Nachlässigkeit zweier Gendarmen. Die 4 zuerst Verhafteten hiefsen: Jakob Hammer, Jakob Spahl, Martin Feuchhuber und Wolfgang Müller.

[4] Vgl. Gesuch vom 23. August 1814 a. a. O.

[5] Schreiben der Administration vom 3. September 1814.

[6] Gesuche vom 7. und 8. September 1814.

[7] Vgl. Schreiben der Administration vom 4. Oktober 1814.

krank wurden — ob wirklich oder vorgeblich mag dahingestellt bleiben — sah man von erneuter Verhaftung ab[1]. Dagegen wurde noch ein weiterer Postschiffer, Konrad Krancher, der seit dem 7. August in Biebrich geweilt hatte, abgefangen, als er nach Mainz kam, um sein die Niederkunft erwartendes Weib zu besuchen[2]. Zwei andere bekam man wenige Tage später auf Ersuchen durch die nassauische Regierung ausgeliefert, in deren Gebiet sie geflohen waren[3]. Den übrigen mit ihren Jachten nach Biebrich geflüchteten Schiffern wurde angekündigt, dafs sie, wenn binnen 48 Stunden ihre Rückkehr nicht vollzogen sei, des Mainzer Bürgerrechts verlustig gingen, dafs ihr Vermögen mit Sequestration belegt werde und sie im Falle späterer Habhaftmachung weitere Strafe zu gewärtigen hätten[4].

Unterdessen waren die beschlagnahmten Schiffe abgeschätzt worden und sollten Obert-Dolleschall gegen eine bestimmte Entschädigung zur zwangsweisen Benutzung übergeben werden[5]. Eine Jacht von 176 Ctr. Ladefähigkeit wurde dabei beispielsweise auf 950 fl. taxiert, der Wert einer anderen ganz neuen von 160 Ctr. Ladefähigkeit wurde ohne Geräte auf 1500 fl. veranschlagt. Der Mietzins sollte für jede Reise Mainz—Köln und zurück etwa 33—40 fl. betragen, eine Summe, die die beiden Unternehmer für zu hoch erklärten, aber schliefslich doch zu zahlen bereit waren. Sie wollten wieder alle zwei Tage ein Schiff abgehen lassen, konnten ihr Vorhaben aber noch immer nicht ausführen, da Rheinschiffahrts-Zolleinnehmer Gergens, der wie seine vorgesetzte Behörde, auf Seiten der Jachtenbesitzer stand, die Verzollung und Ausfertigung der Manifeste verweigerte[6]. Erst als die Mainzer Administration der subdelegierten Kommission bedeutete, bei fortgesetztem Widerstand werde den Jachten ein „militärisches Assistenzkommando“ mitgegeben[7], war er zur Nachgiebigkeit zu bringen.

[1] Vgl. Anweisung der Administration vom 22. Oktober 1814.

[2] Bericht des Polizeikommissars Créve vom 10. Oktober 1814 a. a. O.

[3] Bericht vom 27. Oktober 1814; es waren dies Konrad Kertz und Franz Lauinger. Vgl. auch die vorhergehenden Verhandlungen vom 9. und 16. August 1814.

[4] Beschlufs vom 4. Oktober 1814. Wegen seiner Verkündung geriet die Administration in Streit mit dem Biebricher Magistrat, über den sie sich bei dem nassauischen Ministerium wegen mangelnder Hilfe beschwerte. Vgl. Schreiben vom 27. Oktober, 5., 30. November, 16. Dezember 1814 a. a. O.

[5] Vgl. Protokoll über die Abschätzung vom 29. September 1814 a. a. O.

[6] Vgl. Bericht des Polizeikommissars vom 29. September 1814 a. a. O.

[7] Beschlufs der Administration vom 2. Oktober 1814. Vgl. auch Bericht und Vorschläge Créves vom 20. September 1814.

Am 26. Oktober 1814 wurde der regelmäſsige[1] Betrieb der Diligencenfahrten für Rechnung der „Entreprise Obert und Dolleschall“ wieder aufgenommen. Die Jachtenbesitzer, die entmutigt ihnen zu Willen geworden waren, erhielten die konfiszierten Fahrzeuge zurück[2], soweit sie sich bereit erklärten, die geforderten Dienste zu leisten.

Die junge, von der provisorischen Verwaltung der Rheinschiffahrt begünstigte Genossenschaft schien mit ihrer Unternehmung endgültig zusammengebrochen. Ihre Mitglieder hatten trotz aller hartnäckigen Versuche, beim Werke zu bleiben, der behördlichen Gewalt weichen müssen. Die Arbeitseinstellung, der Streik, zu dem sie ihre Zuflucht nahmen, war ergebnislos verlaufen, ja mehr als das, sie waren überwältigt, der Freiheit und des Eigentums beraubt, zur Arbeit für den fremden, verhaſsten Unternehmer gezwungen worden und dies nicht durch Schergen ihres früheren Herrn, gegen die sie sich mit Erfolg wehren konnten, sondern durch die öffentlichen Polizeigewalten, denen gegenüber jeder Widerstand nutzlos war. Für unser modernes Fühlen ist es vollkommen unverständlich, wodurch sich die österreichisch-preuſsische Administration und die ihr untergeordneten städtischen Behörden zu ihren Handlungen verleiten lieſsen. Es kann unmöglich der Wille gewesen sein, den Verkehr aufrecht zu erhalten, da das neue Unternehmen sich ganz gut angelassen und die Fortdauer der regelmäſsigen Fahrten versprochen hatte. Der allmächtige Einfluſs klingenden Goldes, den Obert und Dolleschall etwa aufgeboten hätten, ist ebenfalls nicht nachweisbar. Man könnte weiter an die Konstruktion eines überspannten Rechtsbegriffes denken, an den Wunsch, ein altverliehenes Monopol gegen ungerechtfertigte, neue Ansprüche zu wahren; allein damit war höchstens die Berechtigung gegeben, die Schiffer an ihren Fahrten zu hindern, keineswegs aber die, sie zur positiven Arbeitsleistung für irgend jemand zu zwingen.

Es bleiben demnach nur zwei Gründe, die das Gebaren jener Behörden in etwas erklären, wenn auch nicht verteidigen können. Einmal die lokalpatriotische Idee, den Personenverkehr, der durch die Blockade etwas weggezogen war und durch die zum Teil im Rheingau ansässigen Mitglieder des

---

[1] Vorher hatten Obert und Dolleschall nur vereinzelte Fahrten gewagt. Am 31. Oktober bekommen sie sogar auf ihre Bitte ein altes Mauthäuschen als Bureau angewiesen.

[2] Protokoll über Rückgabe der konfiszierten Jachten vom 29. Oktober 1814 in Rheinschiffahrsakten 1814. Der Charakter Oberts und Dolleschalls wird durch die Thatsache beleuchtet, daſs sie die geringe Summe von 7 fl., die sie laut Protokoll vom 29. Oktober für Beschädigungen der Jachten zahlen sollten, am 9. Dezember noch nicht entrichtet hatten.

Schiffervereins noch mehr nach jener Gegend, insbesondere nach Biebrich, der Rivalin im Gütertransport, abgelenkt wurde, wieder enger an Mainz zu fesseln. Weiterhin der Widerstreit, der sich bei Gründung zweier Verwaltungskörper gezeigt und immer mehr verstärkt hatte. Schon während der Einschliefsung von Mainz hatte Graf Solms-Laubach an der Spitze der provisorischen Rheinschiffahrtsverwaltung der Stadt Frankfurt Ausnahmen vom Umschlagsrecht gewährt, die man in der Stapelstadt als schwere Schädigungen empfand. Als er sich dann auch mit Energie der Jachtschiffer annahm, wollten die Mainzer Behörden ihm zeigen, dafs er hier einen Punkt berührt habe, der nur ihrem Einflufs unterstand, an dem seine Macht ihre natürliche Grenze erreichte. Sie behaupteten, in verfehlter Auslegung des Artikels 22 der Octroikonvention, kühnlich, dafs „die Direktion der Rheinschiffahrtsangelegenheiten sich nur mit der Erhebung der Gebühren und nicht mit der Schiffahrtspolizei zu befassen habe,“ dafs es lediglich in den Geschäftskreis der Lokal-Regierungen gehöre, den Unternehmer der regelmäfsigen Wasserdiligencen zu ernennen oder zu entsetzen. Dafs sie ihrer Meinung durch den Polizeibüttel den gehörigen Nachdruck verliehen, kann ihnen nicht zu streng angerechnet werden, da jener in der zurückliegenden, wie auch noch in späterer Zeit oft in ganz ähnlicher Weise Verwendung fand.

Die Mainzer Behörden hatten sich aber mit ihren Mafsnahmen gründlich verrechnet. Den Jachtschiffern erstanden Helfer, auf deren Eingreifen sie selbst wohl nicht hofften. Die allmächtigen Minister Metternich und Hardenberg wandten der Angelegenheit ihr Augenmerk zu und griffen persönlich zu ihrer Regelung ein. Graf Solms hatte seinen Zwist mit der österreichisch-preufsischen Administration vor ein höheres Forum gebracht und am 25. Oktober 1814 die Sache den beiden Staatsministern der beteiligten Mächte vorgetragen. Diese billigten entschieden alle seine Mafsnahmen und wiesen die Mainzer Administration energisch in die ihr gezogenen Schranken zurück. In einem gemeinsamen Schreiben vom 13. Dezember 1814[1] bedeuteten sie ihr, dafs die Aufrechterhaltung des Grundsatzes einer Trennung der Direktion der Rheinschiffahrtsangelegenheiten von der Schiffahrtspolizei mit der Konvention von 1804 in unverkennbarem Widerspruch stehe. Sie fahren dann fort: „Schon aus diesem Grunde finden wir die bisherige Einmischung der genannten Administration in die Rheinschiffahrtsangelegenheiten der Lage der Sachen nicht

[1] Vgl. Abschrift in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Abdruck dieses Schreibens, sowie des Briefes an den Grafen Solms vom gleichen Datum und der Anweisung an die subdelegierte Kommission vom 16. Dezember 1814 in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 27—30.

angemessen, können aber noch viel weniger die Mafsregeln billigen, welche sie zur Geltendmachung ihrer Ansichten ergriffen hat und fordern dieselbe daher hierdurch auf: diejenigen Rheinschiffer, welche wegen Wegschaffung ihrer Jachten nach Biebrich zur gefänglichen Haft gezogen worden sind, nach Empfang dieses Schreibens ohne weiteres in Freiheit zu setzen." Es wird der Administration weiterhin zur Pflicht gemacht, „sich nicht nur aller direkten Einwirkungen in die Rheinschiffahrtsangelegenheiten fernerhin zu enthalten, sondern auch alle darin zu treffenden Verfügungen ausschliefslich und allein dem Herrn Grafen von Solms-Laubach zu überlassen."

Mit diesem Entscheid erhielt der Zwist eine neue Wendung. Kaum war das Schreiben der Minister in Mainz angelangt und durch die subdelegierte Kommission den Adressaten übermittelt worden, da konnten auch schon die Jachtschiffer sich wieder sammeln und die früher beschlossene Unternehmung fortführen. Bereits am 22. Dezember 1814 begannen sie von neuem mit den Fahrten für eigene Rechnung. Obert und Dolleschall protestierten zwar und wandten sich mit Eingaben und Bitten an die Bürgermeisterei, aber diese konnte nichts mehr für sie thun, da die österreichisch-preufsische Administration ausdrücklich erklärte [1], die Gesuchsteller seien nach dem neuen Entscheide mit ihren Beschwerden an die „kompetente (vorgesetzte) Behörde des Herrn Grafen Solms-Laubach, an die zu Wien versammelten Herren Minister der verbündeten hohen Mächte zu verweisen, eventuell der dortigen Mainzer Deputation zu empfehlen." Versuche der letzteren Art wurden in der That gemacht. Allein wenn auch die Abgesandten ein Promemoria [2] gegen das Reskript vom 13. Dez. 1814 einreichten und darin der Wasserdiligencen-Entreprise des Dolleschall und Obert Erwähnung thaten, schrieben sie doch bereits am 14. Januar 1815, es sei nur ratsam und thunlich, gegen die Gefährdung des Stapelrechts durch den Grafen Solms energisch Widerstand zu leisten, dagegen müsse man es hinsichtlich der Diligencen bei der Entscheidung des Reskripts belassen, „indem hierdurch vorzüglich der Herr Graf gereizt [3] worden ist und dieser Gegenstand eher einen plausiblen Grund für sein Verfahren an Handen zu geben scheint".

Für die nächsten Jahre blieben die Schiffer in ihrem Betriebe ungestört. Erst als die allgemeinen politischen Verhältnisse sich etwas geordnet hatten und Mainz, das die gröfseren Staaten einander nicht gönnten, durch den Vertrag

---

[1] Vgl. Schreiben der Administration vom 2. Januar 1815 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[2] Das Promemoria ist in Abschrift dem Briefe der Mainzer Deputation vom 18. Januar 1815 beigelegt. Vgl. oben S. 85 Anm. 1.

[3] Vgl. Bericht Nr. 14 vom 14. Januar 1815 M.St.A.

vom 30. Juni 1816 an das Grofsherzogtum Hessen gefallen war, hören wir von neuen Schritten wegen der angeblichen Rechte Oberts und Dolleschalls. Namentlich im Jahre 1818 kamen die diesbezüglichen Verhandlungen wieder in Flufs. Die Centralkommission, die ebenfalls mit der Angelegenheit befafst wurde[1], entschied zwar am 21. April 1818 nach dem vergeblichen Versuche, die Parteien vergleichsweise zu versöhnen, die „vormaligen Entrepreneurs“ seien mit ihren vermeintlichen Entschädigungsansprüchen an die richterlichen Behörden zu verweisen und bis zu deren Urteil keine Veränderung im Zustand der Wasserdiligencenfahrt zu Gunsten der Reklamanten zu veranlassen. Allein wenig später gelang es Obert und Dolleschall, ein Reskript[2] der Grofsh. hessischen Provinzialregierung zu erlangen, wodurch das Bureau der jetzt bestehenden Jachtschiffergesellschaft binnen 14 Tagen geschlossen und die Petenten als die „alten, rechtmäfsigen Unternehmer wieder in den Besitz ihrer titulo oneroso erworbenen Entreprise eingesetzt werden sollten“. Zugleich wurde von diesen bei dem Grofsh. Kreisgerichte in Mainz eine Klage gegen 40 Jachtschiffer eingereicht[3], in der sie beantragten, „die Requisiten zur Herausgabe des reinen Gewinns, den sie während der Zeit ihrer Usurpation, nämlich vom 5. Mai bis 26. Oktober 1814 und 22. Dezember 1814 bis 14. Juli 1818, vorbehaltlich der weiteren Rechte der Kläger, von diesem Tage bis zu ihrer endgültigen Wiedereinsetzung gemacht hätten, zu verurteilen“. Falls die Beklagten nähere Nachweise verweigerten, sollte der Gewinn auf 18000 fl. pro Jahr festgesetzt und sie zu einer Gesamtzahlung von 72690 fl. unter solidarischer Haftung verpflichtet werden.

Trotz dieser von neuem drohenden Gefahr und trotz der vielen Versprechungen[4], die Obert und Dolleschall den Schiffern für den Fall der Nachgiebigkeit machten, weigerten sich die Jachtenbesitzer entschieden, wieder in ihre Dienste zu treten[5]. Sie einigten sich vielmehr zu unverzüglichen

---

[1] Der Entscheid ist abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 31.

[2] Reskript vom 14. Juli 1818 im Schiffahrtsakten 1818. Vgl. auch Denkschrift der Diligencenschiffer S. 2. Der in seiner Auffassung der einschlagenden Verhältnisse charakteristische Entscheid findet sich gedruckt als Beilage 7.

[3] Abgedruckt in Denkschrift S. 14—18. Früher hatten die Schiffer gegen Obert und Dolleschall zu klagen versucht. Vgl. die eigentümliche Anweisung der Administration an Staatsprokurator Schwab vom 14. Februar 1815, er solle auf Inkompetenz des Gerichtsstandes und Abweisung des Klägers konkludieren und das Resultat anzeigen. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A

[4] Sie wollten namentlich auf das im alten Reglement zugestandene ausschliefsliche Recht auf die aufsergewöhnlichen Fahrten und auf das Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer verzichten.

[5] Vgl. Protokolle der Bürgermeisterei vom 17. und 23. Juli 1818.

Schritten bei der Centralkommission und richteten eine umfangreiche Denkschrift[1] an das hessische Ministerium zu Darmstadt, in der sie unter Darlegung aller Verhältnisse um Aufhebung jenes Reskripts der Provinzialregierung baten. Ihre Bemühungen waren nicht erfolglos. Bereits am 17. Juli beschlofs die Centralkommission[2], dafs der Termin zum Vollzug des Entscheides vom 14. Juli verschoben werden solle behufs Nachsuchung von Instruktionen für ihre Mitglieder bei den einzelnen Höfen, und dafs der Provinzialregierung aufzugeben sei, den besagten Termin auf „unbestimmte Zeit" zu vertagen. Damit war die Angelegenheit wieder aus dem akuten in ein chronisches Stadium getreten und konnte gleich früher von Monat zu Monat verschleppt werden.

Es würde zu weit führen, all die Verhandlungen der nächsten Jahre aufzuzählen, in denen es sich z. B. um die Frage handelte[3], ob Obert und Dolleschall sich nicht etwa durch den früher erwähnten Vertrag vom 14. März 1810, in dem sie sich „als Geschäftsführer des Schiffervereins" bekennen, ihres Unternehmerrechtes verlustig gemacht hätten. Die Mainzer Bürgermeisterei, die in der Einmischung der Rheinschiffahrtsbehörden, von der Octroiverwaltung bis zur subdelegierten Kommission, noch immer eine Verletzung ihrer Lokalbefugnisse erblickte, war nicht dieser Ansicht[4]. Sie meinte, es sei eine beispiellose Anmafsung, dafs die Diligencenschiffer ohne Autorisation und Vorwissen der Lokalbehörden sich eigenmächtig zu einem Verein zusammengeschlossen hätten und ein Recht übten, dessen Erteilung nur dem Landesherrn zustehe, wobei sie vollkommen übersah, dafs der Korporation ganz ebenso wie der grofsen Schiffergilde eine ganze Anzahl ortsfremde, ja sogar nicht hessische Schiffer zugehörten, die nach den in Kraft gebliebenen Sätzen der Octroikonvention nur der Aufsicht der Centralkommission unterstanden. Im übrigen machte sie Kompromifsvorschläge[5] und meinte, man solle nach Wiedereinsetzung Oberts und Dolleschalls beiden Teilen freie Wahl lassen, den Unternehmern, welche Schiffer sie engagieren wollten, und den Schiffern, ob und zu welchem Preise sie für jene zu fahren gedächten.

Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. Juli und Schreiben Oberts und Dolleschalls vom 20. Juli 1818 a. a. O.

[1] An das Grofsh. hessische Ministerium in Darmstadt. Unterthänigste Denkschrift der vereinigten Grofsh. hessischen und Herzogl. nassauischen Diligencenschiffer. Gedruckt Mainz (J. Wirth) 1819.

[2] Vgl. Ministerialprotokoll vom 22. Juli und Schreiben der Provinzialregierung vom 24. Juli 1818 a. a. O.

[3] Vgl. Anfrage der Regierung vom 2. November 1819. Schiffahrtsakten 1819.

[4] Vgl. ausführlichen Bericht vom 18. Dezember 1819 a. a. O.

[5] Sie gab beispielsweise eine genaue Zusammenstellung der Artikel aus der Verordnung vom 4. Messidor XII, die wegfallen sollten.

Die hessische Regierung zeigte mehr Konsequenz. Nachdem sie sich allmählich überzeugt hatte[1], dafs die Berechtigung der Ansprüche Oberts und Dolleschalls mehr als zweifelhaft war, wies sie dieselben endgültig zurück und erteilte am 30. Dezember 1822 der Schiffervereinigung die Konzession[2] zum Betriebe der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein, die sie seit fast acht Jahren unterhielt, unter gleichzeitiger „provisorischer Bestätigung" der Solmsischen Polizeiverordnung von 1815. Damit hatten die äufseren Bedrängnisse, denen die Genossenschaft so lange ausgesetzt war, endlich ihren Abschlufs erreicht.

Ihr innerer Ausbau hatte sich während dieser Zeit der Kämpfe aufs glücklichste vollzogen, ihr Geschäftsbetrieb einen erfreulichen Aufschwung genommen. Die 36 Mitglieder, die sich bei der ersten Gründung des Vereins unter Führung Rupprechts 1814 zur Aufnahme gemeldet hatten, waren fast ausnahmslos noch bei ihr beteiligt[3]. Nach der Solmsischen Polizeiverordnung sollte zwar ihre Zahl bis auf 30 herabgemindert werden, aber bis zu den zwanziger Jahren war kaum der eine oder andere von ihnen ausgeschieden. An einen Eintritt Fremder war daher vorläufig nicht zu denken. Neue Kandidaten, die um Zulassung baten, wurden, nachdem sie die nötigen Ausweise, darunter ein Gutachten des besonderen Verwaltungsrats[4] der Gesellschaft beigebracht hatten, in die „Aspirantenliste"[5] eingetragen, aus welcher dann bei späteren Abgängen der Schiffer deren Nachfolger nach der Ordnungsfolge der Einschreibung gewählt werden sollten.

Mit dem Geschäftsbetriebe[6] des hessen-nassauischen Jachtschiffervereins, wie man die Diligencenfahrer wohl nennen

---

[1] Vgl. Schiffahrtsakten 1818—1822.

[2] Nach art. 2 der Konzessionsurkunde war dem Jachtschifferverein eine Kaution von 3600 fl. aufgelegt, für deren Bezahlung der Verwaltungsrat um Terminsverlängerung einkam. Vgl. Schiffahrtsakten 1823 M.St A. Im übrigen bestätigt die Konzessionsurkunde die Jachtschiffer im Besitz der Fahrten, wie sie seither geübt wurden.

[3] Hermans Adrefsbuch 1823 (S. 37, 38) giebt noch 35 Namen; vgl. damit Namenliste in Schiffahrtsakten 1818 der M.St.A. und in Klagschrift Oberts-Dolleschalls vom 14. Juli 1818 (Denkschrift der Diligencenschiffer S. 14.)

[4] Derselbe war genau nach Vorschrift des § 33 der Solmsischen Verordnung zusammengesetzt. Die Namen der Mitglieder desselben für 1823 bei Herman a. a. O.

[5] Die Aspirantenliste 1823 nennt 8 Namen; vgl. Herman, Adrefsbuch 1823 S. 39. Über die Aufnahmebedingungen vgl. noch Bericht der Mainzer Bürgermeisterei vom 26. Oktober 1818 in Schiffahrtsakten 1818 M.St.A.

[6] Das Mainzer Archiv bewahrt das Protokollbuch des Verwaltungsrats der Diligencenschiffer (einen stattlichen Band in Folio), das ausführlich über die Versammlungen des Vereins vom 19. Mai 1825 bis 27. Mai 1831 berichtet und wertvolle Aufschlüsse über Organisation, Verwaltung und Geschäftsbetrieb der Unternehmung giebt.

durfte, war man anscheinend ganz zufrieden. Ja, es wurde von einsichtigen Personen[1] wiederholt bedauert, dafs blofs die „eine reguläre Fahrt zwischen Mainz und Köln“ eingerichtet sei; „sehr leicht könnte dieselbe zu nicht geringem Vorteil der den Rhein begrenzenden Ortschaften einerseits von Mainz bis Mannheim und Speier, andererseits von Köln bis Nimwegen und Arnheim ausgedehnt werden.“ Besonders wichtig würden solche Anstalten zugleich für den Transport der sogenannten Geschwindgüter gewesen sein, welche dem Verderben leicht ausgesetzt sind.

Weniger einverstanden wie die Mehrzahl der Kaufleute waren die Mainzer Spediteure mit der Anstalt. Diese wurden ungehalten, weil der Geschäftsführer Rupprecht sich gelegentlich auch mit Spedition von Gütern abgab. Sie brachten es dahin, dafs ihm gleich den Marktschiffern durch die Provinzialregierung am 27. April 1824[2] aufgegeben wurde, künftig entweder auf die Geschäftsführung oder die Spedition zu verzichten, da sich beide nicht in einer Person vereinigen liefsen. Der Entscheid gründete sich auf Artikel 77, 85 des geltenden Code de commerce, der den Courtiers, den Bestättern = Mäklern, den Handel für eigene Rechnung untersage. Dieser Satz sei auch auf den Geschäftsführer der Wasserdiligencen anzuwenden, da der Kaufmann oder Spediteur, der sich wegen seiner Versendungen an ihn wende und dadurch genötigt sei, ihm seine kommerziellen Verbindungen zu entdecken, durch den Mifsbrauch jener Stellung zu eigenen Handels- und Speditionsgeschäften wesentlichen Nachteil erleide und so das Vertrauen in die ganze Anstalt gemindert werde.

Rupprecht nahm aber statt der Option Rekurs an das hessische Ministerium, das am 14. September[3] seiner Unterbehörde zwar in einigen Punkten Recht gab, aber doch die Ansicht äufserte, dafs die Bestimmung des genannten Artikels 85 sich nicht ohne weiteres vom Courtier auf den Geschäftsführer der Wasserdiligencen anwenden lasse, der nach den beschränkenden Normen der Rheinschiffahrtsgesetze und der Polizeiverordnung von 1815 an Übervorteilung anderer gehindert sei; vor der endgültigen Entscheidung sei daher festzustellen, ob zur französischen Zeit Obert und Dolleschall ebenfalls Speditionsgeschäfte getrieben hätten, ob, wie Rupprecht behaupte, die von ihm selbst abgefertigten Güter wirklich erst durch ihn an die Wasserdiligencen gekommen seien und ohne ihn wieder den Landtransport wählen würden? Die Mainzer

---

[1] Herman, bei Nau, Beiträge III S. 15; Ockhart, Gesetzgebung Seite 286.

[2] Vgl. Schiffahrtsakten 1824 M.St.A.

[3] A. a. O.

Bürgermeisterei[1], die mit Ermittelung dieser Thatsachen betraut wurde, mufste die erste Frage unbedingt bejahen und weiterhin zugeben, dafs die Menge der durch Rupprecht verfrachteten und durch ihn spedierten Güter sich allerdings seit 1812—1814 sehr vermehrt habe, woran namentlich Ladungen für Frankfurter Handelsleute beteiligt seien, dafs es aber fraglich sei, ob letztere sich mit den Versendungen der Mainzer Kaufleute begnügen würden oder nicht lieber, falls man ihnen Schwierigkeiten mache, statt der Jachten und Marktschiffe den Landweg wählten.

Im Laufe der Verhandlungen wandelte sich immer mehr das Thema der Beweisfrage, so dafs es sich schliefslich gar nicht mehr darum handelte, künftig dem Rupprecht die Spedition überhaupt, sondern nur die Überschreitung eines gewissen Umfangs dieses Betriebes zu verbieten. Als schliefslich die Provinzialregierung beantragte, die Güterverfrachtung der Diligencen vollkommen zu beschränken, machte das hessische Ministerium vernünftigerweise dem Streit ein Ende[2], indem es entschied, betreffend des Gewichtes der einzelnen Kollis und der ganzen Güterladungen sei keine Norm aufzustellen, da darüber keine Beschwerden eingelaufen seien, was aber die Abfertigung von Waren durch Rupprecht anlange, so könnten durch seine Übernahme von 2—3000 Ctr. jährlich die 30—40 Mainzer Spediteure, durch deren Hände mehrere hunderttausend Centner liefen, nicht ernstlich geschädigt werden, zumal es sich um Artikel handle, die meist erst durch jenen auf den Wasserweg gezogen worden seien. Solange er also keinen Mifsbrauch treibe, solle man ihn ruhig gewähren lassen und nur darauf achten, dafs er die von ihm spedierten Güter nicht vor anderen vorzugsweise mit den Jachten befördere.

Damit war dieser lästige Streit zunächst wenigstens entschieden. Die höhere Behörde hatte, wie auch sonst öfters den weiteren Blick bei Beurteilung der einschlagenden Verhältnisse gezeigt. Weiter hören wir in diesem Zeitraum wenig über die Verfrachtung von Einzeldingen durch die Diligencen. Nur einmal wurde die Frage erörtert, ob es nicht gegen das Postregal verstofse, wenn jene die Beförderung der Dienstkorrespondenz der Rheinschiffahrtsverwaltungsbehörden übernähmen, die auf Grund einer Ministerialverfügung vom 3. Dezember 1811 dahin erledigt wurde[3], dafs die Mitnahme von Schreiben für die Rheinschiffahrtscentralkommission und die provisorische Verwaltungskommission gestattet werde, so-

[1] Vgl. Bericht vom 10. Dezember 1824 a. a. O.

[2] Entscheid vom 5. April 1825 in Schiffahrtsakten 1825 und die vorhergehenden Verhandlungen daselbst.

[3] Beschlufs der hess. Provinzialregierung vom 26. November 1822 in Rheinschiffahrtsakten 1822 M.St.A.

bald jene Korrespondenzen durch Amtssiegel als solche äufserlich erkennbar seien.

Einen ungefähren Begriff von der Teilnahme des Jachtschiffervereins an dem gesamten Güterzug auf dem Mittelrhein gewähren die statistischen Feststellungen, die Herman für die Jahre 1821, 1823, 1824 machte. Sie geben eine Vorstellung von dem Verhältnis der durch die Wasserdiligencen beförderten Waren zur ganzen Gütermasse, die die betreffende Strecke passierte[1]. Es gingen von Mainz ab nach Köln und den Zwischenhäfen

In den Jahren	Insgesamt Ctr.	Davon durch die Wasserdiligencen Ctr.
1821	598 731	14 274
1823	445 711	13 278
1824	417 870	13 202

Es kamen zu Mainz an von Köln und den Zwischenhäfen

In den Jahren	Insgesamt Ctr.	Davon durch die Wasserdiligencen Ctr.
1821	753 968	11 814
1823	813 278	12 220
1824	671 098	13 302

Über die Zahl der von den Jachten beförderten Personen fehlt leider jede Angabe. Dagegen sind die Einnahmen bekannt, die der Verein seit seiner Gründung machte[2].

Dieselben betrugen:

(Tabelle siehe S. 180.)

Wie die Tabelle zeigt, waren die Einnahmen von 1814 bis 1819 stetig gestiegen, um von da an langsam wieder zu sinken, so dafs sie 1821 nur noch 82258 fl. und 1825 gar nur noch 68 733 fl. betrugen. Demnach fiel seitdem auch wieder der Gewinnanteil der einzelnen an dem Unternehmen interessierten Schiffer. Während derselbe 1818 die verhältnismäfsig hohe Summe von 930 fl. erreichte, betrug er 1819 nur 763 fl. 1820 662 fl.; 1821 612 fl.; 1822: 572 fl.; 1823 401 fl.;

[1] Die Zahlen sind zusammengestellt aus den Angaben Hermans bei Nau, Beiträge III S. 17, 93e, 95e und Adrefsbuch 1827 S. 77, 79.

[2] Vgl. die Angaben bei Nau a. a. O. S. 16, denen die beifolgende Tabelle entnommen ist.

Ertrag der Diligencenfahrten 1814—1821.

Jahre	Einnahmen		Ausgaben		Reiner Ertrag		Geschäftsführung		Rest	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1814	44 106	52	25 177	24	18 929	28	3 528	33	15 400	55
1815	72 105	27	43 578	31	28 526	56	5 768	26	22 758	30
1816	86 077	56	52 833	36	33 244	20	6 886	14	26 358	06
1817	96 095	34	54 352	21	41 743	13	7 687	39	34 055	34
1818	106 878	02	64 298	41	42 579	21	8 176	37	34 402	44
1819	94 107	53	59 034	46	35 073	07	7 021	50	28 051	10
1820	82 459	31	52 096	06	30 363	25	6 114	18	24 249	07
1821	82 258	49	53 285	10	28 973	39	6 105	40	22 867	59

Jahre	Beitrag zur Unterstützungskasse		Verteilung an die Schiffer		Angabe dessen, was jeder erhalten hat	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1814	—	—	13 675	22	406	35
1815	1 188	55	21 569	35	617	02
1816	1 317	54	25 040	12	698	59
1817	1 702	46	32 352	48	894	3
1818	908	06	33 494	38	918	4
1819	467	30	27 583	40	766	12
1820	404	09	23 844	58	664	16
1821	381	08	22 486	51	627	55

1826 288 fl.[1]. Die Dividende hatte sich innerhalb 7 Jahren also um mehr als zwei Drittel vermindert. Die Abnahme der Einnahmen wird von Schirges[2] hauptsächlich auf die Errichtung von Eilwagen zurückgeführt, die längs der beiden Rheinufer liefen und sich bald immer gröfserer Beliebtheit erfreuten, da sie der Wasserpost an Schnelligkeit überlegen waren. Durch sie wurden die Reisenden, von denen, wie eine Vergleichung des Tarifs mit den Einnahmesummen ergiebt, mehrere Tausend im Jahr die Diligencen benutzt hatten, immer mehr von diesen abgezogen und damit deren Ertragsfähigkeit allmählich in Frage gestellt. Immerhin konnte die Diligencenanstalt noch bestehen, bis ihr die Einführung der Dampfschiffahrt jede Existenzmöglichkeit vernichtete.

[1] Vgl. Bericht der Mainzer Handelskammer vom 27. Dezember 1825. A. d. M. H.K. § 3732. Die hier gegebenen Zahlen stimmen mit denen Hermans bei Nau (vgl. Tabelle) nicht genau, aber doch im wesentlichen überein.

[2] Schirges, der Rhein S. 73. Die sonstigen Angaben über die Wasserdiligencen am gleichen Orte sind zum Teil irreführend und ungenau.

Der wirtschaftliche Rückgang machte sich seit 1824 durch mancherlei Anzeichen bemerkbar. Kleinlicher Konkurrenzneid, der meist der eigenen beschränkten Geschäftslage entsprang, wurde gegen Angehörige verwandter Erwerbszweige ausgespielt. Schon 1824[1] mufs die Mainzer Provinzialregierung zur Schlichtung der ausgebrochenen Streitigkeiten zwischen Jachtschiffern und Nächlern einspringen und erklären, dafs sich das Monopol des Vereins nur auf alle regelmäfsigen, d. h. nach festgesetzten Tagen und Stunden zwischen Mainz und Köln verkehrenden, sowie die aufserordentlichen Fahrten mit Jachten erstrecke, dafs dagegen alle ungeregelten Nachenfahrten mit Reisenden und ihrem Gepäck für Kleinschiffer freigegeben seien.

Als dann die ersten Dampfschiffe sich auf dem Rheine zeigten[2], trat die Angst vor Zurückdrängung im Erwerb noch viel schärfer zu Tage. In einem ausführlichen Memorial[3] wenden sich die Vereinler an die hessische Regierung und bitten, ein Unternehmen nicht zu gestatten, welches zu kostspielig sei, das nur von egoistischen Spekulanten betrieben werde, ihnen ihr Brot nehme u. s. w. Dafs ihre „mehr das Gepräge der Leidenschaft als der Vernunft tragende Vorstellung“ den Lauf des Fortschritts nicht aufhalten konnte, war klar. Die Jachtschiffer hatten zwar seither geleistet, was man von ihnen gerechterweise verlangen konnte, aber, wie die Mainzer Handelskammer in einem diesbezüglichen Gutachten[4] richtig bemerkte, wenn sich bessere und angenehmere Mittel zum Fahren darboten, wäre es unbillig gewesen, das reisende Publikum deren zu berauben. „Sind denn die Reisenden der Schiffleute oder die Schiffleute der Reisenden wegen da?“ „Nichts ist billiger, nichts ist vernünftiger, als die Dampfboote mit den Wasserdiligencen zugleich fahren zu lassen; dem Reisenden steht es dann frei, jenes Schiff zu wählen, das ihm am besten gefällt, und wenn die Jachtschiffer, wie sie behaupten, alle Wünsche

---

[1] Vgl. Erlafs vom 24. August 1824, der sich auf art. 1 und 2 des Reglements vom 4. Messidor XII und § 34 der provisorisch bestätigten Ordnung von 1815 stützt. Angesichts der Verhältnisse „solle man die seither nachenfahrenden Schiffer in Ausübung ihres Berufs nicht zu Gunsten einer grofsenteils aus Ausländern bestehenden Korporation schädigen“. Erlafs noch des öfteren wiederholt. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

[2] Über die Stellungnahme des Jachtschiffervereins zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein vgl. die ausführlichen Berichte im „Protokollbuch der Diligenceuschiffer“ §§ 447, 456.

[3] Memorial von seiten des Verwaltungsrats des Jachtschiffervereins in dem Grofsherzogtum Hessen und in dem Herzogtum Nassau hinsichtlich der Dampfschiffahrt auf dem Rhein (A. d. M. H.K.)

[4] Gutachten vom 8. Dezember 1825 in A. d. M. H.K. § 3724. Abdruck in Handelskammerfestschrift S. 130—132. Vgl. noch Schreiben der Provinzialregierung vom 26. und 31. Oktober 1825, in denen die Handelskammer zu Gutachten aufgefordert wird (A. d. M. H.K. § 3724).

befriedigen, so wird es ihnen auch an Passagieren nicht fehlen."

Die Voraussagungen der Jachtschiffer sind bezüglich der Dampfer nicht eingetroffen. Dagegen ging ihre eigene Unternehmung ständig zurück. Die neuen Fahrzeuge, deren Betrieb in immer weiterem Maſse konzessioniert wurde, boten so vielerlei Vorteile, daſs es den Jachtschiffern schwerer und schwerer wurde, Passagiere für sich zu gewinnen. Bereits Ende 1825, da Dionys Rupprecht, dem eine Stellung als Dampfschiffsagent angeboten war [1], die Geschäftsführung abgeben wollte [2], fiel es dem Verein schwer, einen geeigneten Nachfolger zu finden, weil die Stellung mit dem geschmälerten Einkommen wenig begehrt wurde. Als dann ein gewisser Riſse [3] die behördliche Bestätigung für das Amt erhalten [4] und ein Probejahr gedient hatte, da zögerte der Verein seinerseits, ihn definitiv anzustellen, weil man angesichts der verstärkten Konkurrenz durch Dampfschiffe nicht wuſste, ob die bisherige Anstalt bestehen und einen Geschäftsführer weiter honorieren könne. Es wurde daher ein weiteres Probejahr vereinbart [5], nach dessen Verlaufe Riſse ausschied, da es zwischen ihm und den Schiffern zu Streitigkeiten wegen Auszahlung der Löhne gekommen war [6]. An seine Stelle trat zu Anfang 1828 der seitherige Wassergüterbestätter Friedrich Dumont, dessen Wahl [7] die Provinzialregierung zunächst nicht bestätigen wollte [8], da sie behauptete, die Vereinigung beider Berufe sei unthunlich. Erst als die Bürgermeisterei seine Annahme empfahl [9], weil die Einnahmen des Geschäftsführers der Diligencen so gering geworden seien,

---

[1] Er wird noch 1833 in einem Verzeichnis der zu Mainz wohnenden Schiffer vom 11. März 1833 als Dampfschiffsagent aufgeführt. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[2] Rupprecht schied friedlich und führte nach seiner offiziellen Entlassung aushilfsweise die Geschäfte noch bis zum 1. Februar 1826. Die interessanten Einzelheiten über die nach § 9 der Verordnung von 1815 vorgenommene Neuwahl seines Nachfolgers finden sich in Schiffahrtsakten 1826 (Fasc. Markt und Postschiffe) M.St.A. Über das Ausscheiden Rupprechts vgl. noch Protokollbuch der Diligencenschiffer § 443 ff., 448.

[3] Der Name wird auch Riese, Rishe etc. geschrieben.

[4] Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. Februar 1826 a. a. O. Über Riſses Geschäftsführung vgl. Protokollbuch § 445.

[5] Genehmigung desselben durch Provinzialregierung am 16. März 1827 in Rheinschiffartsakten 1827 (Fasc. Jacht- und Marktschiffe) M.St.A.

[6] Vgl. namentlich Schreiben vom 26. November 1826, 23. Januar 1827 a. a. O.; Protokollbuch §§ 512, 513, 532, 565—567 (165—167). Mit 537 ändert das Protokollbuch die Nummern, indem es von da an statt 538, 539 ff. mit 138, 139 ff. weiter zählt. Es sind daher, um das Nachschlagen zu erleichtern, beide Ziffern nebeneinander genannt.

[7] Vgl. Protokollbuch § 541 (141).

[8] Vgl. ausführliche Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

[9] Schreiben der Bürgermeisterei vom 29. Februar 1828 a. a. O.

dafs sie allein einen Mann nicht mehr ernährten, und eine Neuwahl vom 7. März dasselbe Resultat wie die vorhergegangene vom 11. Januar zeigte, gab die Regierungsbehörde die erbetene Genehmigung[1], hielt jedoch an der Bestimmung fest, dafs Dumont künftig sich der Speditionsgeschäfte enthalten müsse.

Inzwischen war die Benutzung der Diligencenfahrten so zurückgegangen, dafs der Verein sich zu einer bedeutenden Einschränkung des Betriebs genötigt sah. Er war gegen Ausgang des Jahres 1827[2] bei der Centralkommission und dem hessischen Ministerium um die Erlaubnis eingekommen, die Zahl der Fahrten während der Wintermonate von 3 auf 2 herabsetzen zu dürfen. Als schliefslich die Anstalt immer weniger Zuspruch fand, versuchte man es 1829[3] mit dem letzten Mittel, der Preisermäfsigung. Man wollte künftig auf die Erhebung des besonders festgesetzten Trinkgeldes verzichten, dieses vielmehr in die Preise einbeziehen, ohne dafs solche gegenüber der seitherigen Taxe erhöht würden. Damit sollte den Reisenden, abgesehen von der Ersparung, eine unnötige Belästigung abgenommen werden[4].

Mit solchen Hilfen konnte der Ruin der Unternehmung etwas verzögert, aber für die Dauer nicht aufgehalten werden. Das ganze Elend der Jachtschiffer wird beweglich in Gesuchen vom November 1830 geschildert[5], in denen sie um Entschädigung des durch Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein entstandenen Verlustes bitten[6]. Die Mainzer Bürgermeisterei befürwortete warm die Berücksichtigung der Eingaben, für deren Gewähr sie geltend machte, dafs die Konzession vom 22. Dezember 1822 dem Jachtschifferverein die ausschliefsliche Befugnis zum Betrieb der Fahrten mit Reisenden auf dem Mittelrhein für 25 Jahre verleihe, unter der einzigen Bedingung, dafs die allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnisse den fortdauernden Bestand der Anstalt bis dahin zulassen würde. Da eine Änderung bis jetzt nicht eingetreten sei, vielmehr die

---

[1] Schreiben vom 21. April 1828 a. a. O.

[2] Vgl. Gesuch vom 27. Dezember 1827 in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.; Protokollbuch § 530.

[3] Beschlufs vom 24. April 1829 in Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A. Vgl. auch Protokollbuch §§ 547 (147), 548 (148), 579 (179).

[4] Die Preise sollten künftig beispielsweise zwischen Mainz und Köln einschliefslich Trinkgeld 4 fl. 36 Kr., Mainz und Koblenz 2 fl. 45 Kr. betragen a. a. O. Auch erhielten seit 1827 die Schiffer für ihre Fahrten vom Verein ein Fünftel an Reisegeld weniger als früher. Vgl. Schreiben vom 26. April 1831 in Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

[5] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

[6] Schon gleich zu Beginn der Einführung von Dampfschiffen waren Verhandlungen über Entschädigung des Jachtenvereins gepflogen worden. Vgl. Verhandlungen vom Jahre 1826, 1827, bes. Schreiben der Bürgermeisterei vom 7. April 1826, 28. November 1827, Anfrage der Provinzialregierung vom 18. März 1826 in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127.

Octroikonvention noch in allen Stücken Geltung habe, bestehe auch das Monopol noch zu Recht, in das jedoch die aus höheren Rücksichten verliehene Dampfschiffahrtskonzession bedeutend einschneide. Es empfehle sich daher, den Schiffern eine Entschädigung zu bewilligen, deren Höhe sich nach dem erlittenen Verluste richten müsse, der auf über 12000 fl. jährlich berechnet war[1]. Da sich aber das Monopol nur auf die Thalreisen erstrecke, für die Bergfahrten durch die preufsische Regierung keine Bewilligungen gemacht seien, brauche man auch nur für die Hälfte des Schadens, also 6—7000 fl. für jedes der Jahre 1827, 1828, 1829 aufzukommen. In Wirklichkeit scheinen jedoch die Gesuchsteller überhaupt nichts erhalten zu haben[2].

Seit 1830 geht es denn auch erschreckend schnell mit dem Jachtschifferverein bergab. Der kärgliche Verdienst, von dem die Fahrzeuge unterhalten, womöglich die Zinsen des zu ihrer Anschaffung verwendeten Kapitals bestritten werden sollten, reichte kaum noch zur Anschaffung der nötigsten Lebensbedürfnisse. Immer weniger Mitglieder meldeten sich zur Fahrt. Die ursprüngliche Zahl von 35 war bereits 1830 auf 16 gesunken; von 10 Jachtenbesitzern, die in Mainz wohnten, war nur noch ein einziger im Dienst geblieben. Als laut Ankündigung der Mainzer Zeitung vom 25. April 1831 die Diligencenfahrten nach der Wintersruhe unter der Geschäftsführung eines gewissen Büttner[3] aus Bingen wieder aufgenommen werden sollten, waren gar nur noch 10 Schiffer zur Mitarbeit bereit[4]. Die anderen traten freiwillig zurück, weil sie nichts mehr zuzusetzen hatten, weil sie zum Teil, durch die Not bezwungen, ihre Jachten veräufsern mufsten.

Der Jachtschifferverein wäre verloren gewesen, selbst wenn die Rheinschiffahrtsakte all derartigen Korporationen kein Ende bereitet hätte. Wenn auch manche der alten Diligencen in den folgenden Jahren noch zu einzelnen Fahrten benutzt wurden[5], so waren doch die meisten ihrer ehemaligen Besitzer brotlos geworden. Soweit sie nicht wegstarben, mufsten sie als Taglöhner und Schiffszieher kümmerlich ihr Dasein fristen.

---

[1] Nähere Berechnungen in dem citierten Schreiben.

[2] Der Erlafs der Rheinschiffahrtsakte von 1831, die mit allen überkommenen Monopolien gründlich aufräumte, machte auch den Verhandlungen über diese Entschädigungsansprüche ein Ende. Ähnlich ging es auch an anderen Orten. Vgl. die resultatlosen Verhandlungen über die Entschädigungsansprüche der kurmärkischen Elbschiffergilde bei Toeche-Mittler, Friedrich-Wilhelms-Kanal und Berlin-Hamburger Flufsschiffahrt S. 142, 143.

[3] Derselbe wurde am 13. August 1831 in seinem Dienste bestätigt; Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

[4] Rheinschiffahrtsakten 1831 a. a. O.

[5] Nach Schirges (Rhein S. 73) konnte man sie noch im Jahre 1857 an den Markttagen zu Mainz unterhalb der Brücke landen sehen.

Der erste Versuch einer Grofsunternehmung für Personenschiffahrt war gescheitert, nicht an den mehr äufseren Kämpfen um Monopole und Bannrechte, nicht an innerer Zersetzung, sondern an den Fortschritten der Technik, die den Beteiligten fremd blieb, und mit deren Hilfe daher andere sie vollkommen überflügeln konnten. Fast mitleidig liest man den Bericht über die Sitzung des Verwaltungsrats der Jachtschiffervereinigung vom 25. März 1828 [1], in der über das Anerbieten eines gewissen Wilhelm Braun, mittelst einer „mechanischen Maschine die Fahrzeuge zu Berg und Thal zu treiben", verhandelt wurde. Wenn die Gesellschafter sich wegen der Kostenfrage schon nicht entschliefsen konnten, einen derartigen Versuch zu wagen, so konnten und wollten sie sich erst recht nicht bei Beschaffung der teuren Dampfschiffe beteiligen. Ihre Einführung blieb dem Wagemut des kapitalkräftigeren Kaufmannsstandes vorbehalten, der freilich dann auch aus ihnen in erster Linie Nutzen zog.

---

[1] Protokollbuch § 546 (146). Über die Einrichtung der betr. Maschine wird nichts näheres berichtet; nur steht fest, dafs ihr „Räderwerk durch Knechte gedreht werden sollte".

Fünftes Kapitel.

Die Technik der Rheinbefahrung zu Beginn des XIX. Jahrhunderts und die Anfänge der Dampfschiffahrt.

§ 13.

Die Technik der Flufsbefahrung ist vom Altertum bis zur Neuzeit fast dieselbe geblieben. Aufbau und Fortbewegung der Fahrzeuge haben sich am Rhein durch Jahrhunderte nur wenig geändert. Man kannte in seinem Stromgebiet zu Anfang des 19. Säkulums weit über 20 Typen von Schiffsgefäfsen, die im einzelnen verschieden waren, in ihrer Gesamtkonstruktion aber die gleichen Grundeigenschaften aufwiesen[1].

Am Niederrhein waren die schweren holländischen Fahrzeuge im Gebrauch, die Rotterdamer, Amsterdamer oder „Samoureusen" und andere, die in ihrer Bauart den Seeschiffen glichen, nur dafs sie, anstatt des Kieles mit ovalem Boden, wie alle Rheinschiffe einen ganz glatten Boden ohne Kiel besafsen. Sie konnten bis zu 10000 Centner laden, mufsten sich aber mit ihrer Fracht nach dem jeweiligen Wasserstand richten. Etwas kleiner und mit kürzerem Oberbau versehen waren die „Ackens" und „Bönder", die wieder in mehrere Unterklassen, Clevische, Düsseldorfer etc. zerfielen. Bei den Kohlennachen aus dem Ruhrgebiet, die bis zu 3000 Centner fassen konnten, war in Rücksicht auf die vorgesehene Ladung das eigentliche Verdeck weggelassen. Die mittelrheinischen[2] Schiffe, die vorn

[1] Eine genaue Beschreibung giebt Herman, Sammlung der Gesetze S. 523—530; Adrefsbuch 1830 S. 42—52. Weniger ausführlich, aber sehr anschaulich schildert die Schiffstypen, wie sie um 1809 am Mittelrhein zu finden waren, Bodmann, Annuaire statistique 1809 S. 7, 8. Über Bau und Ausrüstung der grofsen holländer Flöfse vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 532—537; und die anspruchslose Abhandlung von Mohr, die Flöfserei auf dem Rhein S. 8 ff.

[2] Die nieder- und mittelrheinischen Fahrzeuge dienten dem Schiffer und seiner Familie zur Wohnung. Herman, Sammlung S. 524.

und hinten spitz beigebogen waren, wurden für eine Ladung von 1800—3000 Centner eingerichtet, während die oberrheinischen oft nur 1500 Centner aufnehmen konnten. Neben ihnen fuhren noch Fahrzeuge, die besonderen Zwecken dienten, wie die elegant gebauten Jachten und Wasserpostschiffe für Reisende und ihre Effekten, die eine geringe Ladefähigkeit (bis zu 300 Centner) hatten, dafür aber ganz gedeckt und mit mancherlei Bequemlichkeiten ausgestattet waren. Die gewöhnlichen Marktnachen wurden mit von Segeltuch überzogenen Sprengreifen gedeckt. Dagegen ähnelten die grofsen Marktschiffe, wie das Mainz-Frankfurter, in ihrem Bau vollkommen den oberrheinischen Schiffen und waren wie diese mit Mast und Segel ausgerüstet. Auf den Nebenflüssen des Rheins bediente man sich wieder anderer, dem jeweiligen Wasserreichtum angepafster Typen. Bekannt waren besonders die zum Teil oben offenen, nur in der hintern stumpf auslaufenden Hefe mit einer kleinen Kajüte versehenen „Main-Neckar-Kaufmannsgüterschiffe“, auch Spitzer, Ruder - Streichschellige, Humbler oder Himbler genannt, die vorn und hinten spitz zugebogenen Franken-Schiffe, die langen spitzen aber wenig breiten Sieg- und Lahnschnecken und schliefslich die „Trauberten“, „Kaine“ und „Bohrnachen“, die äufserst stark gebaut waren, um bei niedrigem Wasser über dem steinigen Bett der Mosel und der Saar weggleiten zu können [1].

Die gröfseren dieser Fahrzeuge wurden meist auf den Schiffswerften des Niederrheins hergerichtet, wobei jedoch vielfach Holz aus den Gegenden vom Oberlauf des Flusses sowie von Ahr und Sieg zur Verwendung kam. Weitere Werften befanden sich im Ruhrgebiet, und auch an einzelnen Plätzen des Mittelrheins, namentlich in Bonn waren geschickte Schiffsbaumeister zu finden [2]. Die Hauptkunst beim Schiffbau bestand in der ersten Zubereitung, dem Richten und Zusammensetzen des zum Schiffsrumpf erforderlichen Holzes.

---

[1] Wer heute die majestätischen Salondampfer, die grofsen Schleppzüge die Fluten des Rheins durchschneiden sieht, kann sich trotz aller Beschreibungen nur schwer eine Vorstellung von den Fahrzeugen bilden, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts noch ausschliefslich den Strom beherrschten. Die beste Anschauung gewähren die erhaltenen Kunstblätter, Kupferstiche, Holzschnitte aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Vorzüglich sind die Abbildungen, die der Sammlung der Gesetze von Herman im Anhang beigegeben sind. Sie zeigen nicht nur die hauptsächlichsten Typen der Rheinschiffe in Längs- und Querschnitten, sondern geben auch ein treffliches Gesamtbild derselben. Über weitere Abbildungen vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 25 Anm. 1.

[2] Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 526. In Mainz scheint im 19. Jahrhundert der Schiffsbau nicht besonders geblüht zu haben, wenn auch die Akten von einzelnen kleineren Schiffswerften zu berichten wissen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.) Über den Schiffsbau am Main vgl. Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 27.

Ein grofses Rheinschiff ohne Ausrüstung kostete ungefähr 15—20 000 fl.; wenn man den ganzen Ausbau mit der Bekleidung und den zur Rheinschiffahrt erforderlichen Schiff- und Fahrgerätschaft dazu rechnete, kam es auf etwa 30 000 fl. zu stehen[1].

Die Rheinschiffer waren mit Fahrzeugen aller Art reichlich versehen: eine ganze Reihe von ihnen hatten sogar mehr wie ein Boot in ihrem Besitz[2].

Im Jahre

1819	wurden	bei	815	Schiffern	1043	Fahrzeuge[3]	gezählt
1820	-	-	875	-	1108	-	-
1821	-	-	879	-	1105	-	-
1822	-	-	875	-	1109	-	-
1823	-	-	899	-	1100	-	-

Mehr als die Hälfte derselben gehörten jeweils zu den Häfen des Mittelrheins. Beispielsweise stellten sich 1823 die Zahlen für die Plätze der drei grofsen Stromstrecken des konventionellen Rheins wie folgt:

	Schiffer und Nächler	grofse und kleine Fahrzeuge
In den Häfen des Oberrheins	133	196
- - - - Mittelrheins	574	696
- - - - Unterrheins	192	208
Zusammen	899	1100

Auf den Nebenflüssen, wo die Fahrzeuge mit geringerer Ladefähigkeit überwogen, waren verhältnismäfsig noch mehr Schiffe im Gebrauch. Dort kamen insgesamt:

1819	auf	802	Schiffer	1438	Schiffe
1820	-	875	-	1733	-

---

[1] Herman a. a. O. S. 528; Eichhoff, Analytischer Entwurf S. 15. Viel billiger waren die kleineren oberrheinischen Schiffe, die etwa 2—3000 fl. kosteten; vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 96. Über den Taxwert der mittelrheinischen Jachten vgl. oben S. 170.

[2] Nähere Angaben über die Eigentumsverhältnisse an den Rheinschiffen sind in den mir vorliegenden Quellen nicht gegeben. Soweit sich aus den erhaltenen Akten erkennen und durch Umfrage bei Nachkommen alter Schifferfamilien feststellen liefs, scheint das Schiffspartenverhältnis, das bei der deutschen Seeschiffahrt seit dem Mittelalter sehr verbreitet war (vgl. G. v. Below, Grofshändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, in Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, 3. Folge Bd. 20 S. 44, 45), wenigstens am Mittel- und Oberrhein nicht verbreitet gewesen zu sein. Die Fahrzeuge gehörten den einzelnen Schiffern zu eigen, wenn sie auch vielfach mit geliehenem Kapital angeschafft waren.

[3] Die Zahlen gelten nur für die Rheinstrecke von Basel bis zur holländischen Grenze, den sog. konventionellen Rhein. Vgl. Schirges, Rheinstrom S. 75 und Bericht der provisorischen Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt für das Jahr 1823 S. A4. (M.St.A.)

1821	auf	914 Schiffer	1889 Schiffe	
1822	-	946 -	1888 -	
1823	-	963 -	1884 -	

Das Verhältnis der Beteiligung der einzelnen Nebenflüsse wird aus nachstehender Tabelle ersichtlich[1]. Im Jahre 1823 gab es in den Häfen der

Nebenflüsse	Schiffer	Schiffe
Neckar	231	255
Main	285	656
Lahn	93	140
Saar	21	56
Mosel	218	524
Ruhr	87	225
Lippe	28	28
Zusammen	963	1884

Bei Main und Saar waren also auf jeden Schiffer durchschnittlich etwa 2, bei der Ruhr sogar fast 3 Fahrzeuge zu rechnen.

Die Gesamtsumme aller benutzbaren Schiffsgefäfse im Stromgebiet des Rheins belief sich demnach 1819 auf 2481; 1820: 2841; 1821: 2994; 1822: 2997; 1823: 2984 Fahrzeuge. Wenn auch bei all diesen Zahlen die kleineren Schiffe bis zu 300 Centner Ladefähigkeit überwogen, so blieb doch für den eigentlichen Warentransport eine so ausreichende Menge von Schiffen mit mittlerem und grofsem Rauminhalt übrig[2], dafs Herman noch 1822 behaupten konnte, auf dem Rhein sowohl, als auf den Nebenflüssen sei die Zahl der Fahrzeuge und

[1] Die Tabelle ist entnommen den Aufstellungen des Berichts der provisorischen Verwaltungskommission für 1823 S. B 1. (M.St.A.)

[2] Verhältnis der Ladefähigkeit zur Schiffszahl im Jahre 1821.

Jahr	Stromstrecken	Schiffer	Fahrzeuge	Ladungsfähigkeit nach Ctrn.										
				unter 100	100—299	300—599	600—999	1000—1499	1500—1999	2000—2499	2500—2999	3000—3999	4000—5000	5000—6000
1821	Oberrhein	114	172	5	19	23	33	35	9	10	6	32	—	—
1821	Mittelrhein	573	714	239	170	86	48	29	28	39	19	51	5	—
1821	Unterrhein	192	219	10	37	19	13	14	29	30	20	23	21	3
	Total. . . .	879	1105	254	226	128	94	78	66	79	45	106	26	3
1823	Total. . . .	875	1108	276	227	118	87	74	67	96	42	82	89	—

Über das Verhältnis der Ladefähigkeit zur Schiffszahl verbreitet sich eingehender Herman bei Nau, Beiträge III S. 6—10, 89d, 91e. Hier kann nur auf obenstehende Tabelle verwiesen werden, die den Aufstellungen Naus, Beiträge III S. 6 entnommen ist. (Bei Naus An-

die Thätigkeit der Schifferei so bedeutend, „dafs bei jeder Wendung, welche der Zug des Handels für die Zukunft nehmen könnte, es an hinreichenden Mitteln zur Beschleunigung der Warentransporte nie fehlen wird[1]“.

Rauminhalt und Ladefähigkeit der Fahrzeuge, die wegen der Erhebung der Rheinschiffahrtsgebühren festgestellt werden mufsten, wurden durch Aichung ermittelt[2]. Die Theorie des Aichens der Schiffe beruht auf dem Gesetz der Wasserschwere und wurde mit Nutzen angewendet, um das Quantum einer jeden Schiffsladung von einem Decimeter Einsenkung zu dem andern für den praktischen Gebrauch schnell zu erkennen. Ein Schiff, das geaicht und kubisch ausgemessen werden sollte, mufste mit Mannschaft nebst allen genau vorgeschriebenen Gerätschaften versehen sein und verdrängte dann so viel Wasserschwere aus der horizontalen Ebene der Wasserfläche, als es selbst mit der fremden Last schwer war. Diese Schiffseinsenkung wurde an den Aufsenseiten genau angezeigt und hiefs leere Einsenkung, weil von ihr kein Schiffszoll aufser der Rekognitionsgebühr zu erheben war. „Sodann wurde von dieser Linie an ein jeder Decimeter Höhe des Schiffskörpers bis zur höchsten Ladefähigkeit kubisch gemessen und aus der Anzahl Kubikmeter, die eine jede dieser Decimeter-Schichten enthielt, ergab sich die Centnerzahl, die geladen sein mufste, um eine jede dieser Decimeter-Schichten ins Wasser zu senken.“

Es gab verschiedene Verfahren[3] zur Aichung der Schiffe, die bei den einzelnen Rheinzollämtern angewendet wurden. Erst die Einrichtung des Rheinschiffahrtsoctroi und ein Beschlufs seiner Generaldirektion vom 3. März 1806 hatte eine einheitliche Regelung der Aiche begonnen, die dann durch Beschlufs und Verordnung der Centralkommission vom 6. Februar und 11. August 1818 fortgeführt wurde[4]. Als später die Dampfboote am Rhein in Gebrauch kamen, wurde für sie durch die Centralkommission am 27. Juli 1825 das Aichverfahren nach denselben Grundsätzen geordnet[5].

---

gaben finden sich mehrere Druckfehler, die hier verbessert sind.) Ähnliche Tabellen bei Nau, a. a. O. S. 7; Herman, Adrefsbuch 1830 Seite 55.

[1] Herman bei Nau, Beiträge III S. 9.

[2] Über Aichung vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 176 bis 186; Adrefsbuch 1830 S. 95—102; Nau, Beiträge I S. 354—362.

[3] Vgl. „Verfahren der kgl. preufsischen Zollämter im Clevisch und Bergischen“ sowie Verfahren der Kölner Zollämter bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 187—189; Nau, Beiträge I S. 354—364; With, Essai sur le jaugeage des bateaux S. VIII—XVII.

[4] Vgl. Nau, Beiträge I S. 365—368, 395—407; Herman a. a. O. S. 190—204; oben S. 111.

[5] Vgl. darüber und über die Aichung der ersten Dampfboote Herman, Adrefsbuch 1830 S. 102—106; With, Essai sur le jaugeage des bateaux S. XVII—XX.

Die Hauptschwierigkeit lag für die damalige Rheinschiffahrt in der schnellen und doch sicheren Fortbewegung der Fahrzeuge. Für sie kamen in ersterLinie Ruder und Segel in Betracht. Mit ihnen waren die Schiffe des Rheins und seiner Nebenflüsse wohl versehen[1]. Die mittelrheinischen und gröfseren oberrheinischen Boote führten zu Thal ein Besansegel, das Fahrsegel oder das Segel am grofsen Mast und vorn noch ein Focksegel, zu Berg das Schobersegel, ein Toppsegel ober dem Schobersegel und das Besansegel[2]. Entsprechend waren auch die übrigen Fahrzeuge mit Leinwand ausgerüstet. Hinderlich für ihre Verwendung war, abgesehen von der wechselnden Windstärke, das Gefälle des Flusses und die daraus sich ergebende Triebkraft des Wassers, die Bergfahrten bedeutend erschwerte und verlangsamte. Man hatte daher schon frühe für letztere zur Erhöhung der Schnelligkeit die Zugkraft von Menschen und Tieren in Anpruch genommen[3]. Die Fahrzeuge wurden an lange Leinen gehängt, um dann vom Lande aus durch Personen oder, wo es die Uferbeschaffenheit zuliefs, durch Pferde weitergeschleppt zu werden. Wichtig war für diese Art der Beförderung die Erhaltung und Instandsetzung der Leinpfade, welche sich dicht am Flufsrande hinzogen. Wichtiger noch die Möglichkeit, an den einzelnen Orten neues Pferdematerial zum Zuge zu erhalten. Da die Schiffer sich solches nicht selbst besorgen konnten, hatten sich in vergangenen Jahrhunderten an den einzelnen Stationen Fuhrunternehmer, „Leinenreuter“, zusammengethan, die gegen angemessene Entlöhnung zum Schleppen der Schiffe stromaufwärts bereit waren.

Den charakteristischen Typus dieser Vereinigungen zeigte die Karcherzunft in Mainz. Ihr Verhältnis zu den Schiffleuten wurde am 12. April 1749 durch kurfürstliche „Verordnung und regulierte Gebühr“ geregelt[4], welche namentlich auch die Summe festsetzte, die in Friedenszeiten für ein taugliches Pferd als Vorspannlohn gezahlt werden mufste. Die Innung der Lauerkarcher[5] bestand seit alters aus 44 Mitgliedern, denen nicht nur „Leinenreuten und Schiffszug“ vorbehalten war, sondern auch das Fahren des Brennholzes, wozu sie eigene

---

[1] Über die Segelausrüstung der einzelnen Schiffe vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 530—532; Adrefsbuch 1830 S. 53, 54.

[2] Besan (holl.) = Mast am Hinterteil des Schiffs; Fock (holl.) = unteres, viereckiges Segel des Vorder- oder Fockmastes. Top, Topp (engl.) = Mastbaumspitze.

[3] Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 28 ff. die dort Citierten.

[4] Vgl. Eckert a. a. O S. 29 Anm. 5.

[5] Seidenberger, Zunftkämpfe in Mainz (K. G. Bockenheimers Festschrift zur Gutenbergfeier in Mainz 1900 S. 43 Anm. 1) leitet die Vorsilbe wohl mit Recht von dem Verbum „luwern, lauern“ ab = auf Arbeit und Verdienst warten.

Holzkarren hatten, das Fahren von Wein in ganzen Stückfässern, zu welchem Zwecke 20 von ihnen einen eigenen Weinwagen besafsen, und schliefslich das Fahren von Früchten, Baumaterialien und sonstigen nicht zu den Kaufmannsgütern gehörenden Gegenständen[1], die in „Langkarren“ befördert wurden, wie sie sich 24 Karcher hielten[2].

Diese Korporation wurde ähnlich wie die Vereinigung der Mainzer Schiffleute durch die bei Beginn der französischen Regierung erfolgte Aufhebung der Zünfte wenig berührt[3]. Sie behielt ihre ehemalige Ordnung stillschweigend und ungestört bei, sie wählte wie seither ihre Vorsteher; kein Fremder, der nicht in die Gesellschaft aufgenommen war, mischte sich in ihre Geschäfte. Die Karcher fuhren fort, beim Schiffszug wie beim Holzfahren und den übrigen Fuhrdiensten die alte Rangreihe zu beobachten, die durch ihre früheren Zunftgesetze eingeführt war. Die Behörden liefsen sie unbehelligt, in der Ansicht, dafs diese Einrichtungen zum Vorteil des Publikums seien, welches gehörig bedient und bei den festgesetzten Fuhrtaxen nicht übervorteilt würde. Nächstdem leisteten die Karcher aber auch der Stadt wesentliche Dienste, indem sie bei aufserordentlichen Vorfällen, bei Feuers- und Wassergefahr Fronfuhren übernahmen, die man nach Auflösung der Gesellschaft zu verlieren fürchtete.

So blieben die Karcher in Ausübung ihres Gewerbes im allgemeinen ungestört. Nur das ihnen ehemals ausschliefslich zustehende Recht, die Schiffe aus dem Hafen zu ziehen, erlitt teilweise eine thatsächliche Beeinträchtigung. Einzelne Schiffer machten von der durch das Gesetz zugestandenen Freiheit Gebrauch und fingen an, sich auswärtiger Fuhrleute als Halfterer zu bedienen. Obschon dies verhältnismäfsig nur selten geschah, fühlten sich doch die Karcher in ihren früheren Privilegien gekränkt und hielten sich nun auch nicht mehr zur Erfüllung ihrer ehemaligen Obliegenheiten verbunden. Es geschah daher nicht selten, dafs einzelne geladene Schiffe dadurch in ihrer Fahrt aufgehalten wurden, dafs die Fuhrunternehmer den Vorspann unter nichtigen Ausreden verweigerten und sich Willkürlichkeiten beim Schiffszug gegen die Schiffer erlaubten. Sie behaupteten, um höhere Löhne zu erzielen, die Leinpfade seien überschwemmt, wenn dies gar nicht der Fall war, oder sie zwangen die Schiffsführer mit dem Bedeuten, ihre Ladung sei zu schwer, ein Pferd mehr zu nehmen als sie wirklich be-

[1] Der Transport der eigentlichen Handelsartikel stand den Kaufhausknechten und sog. Stofskarchern zu.

[2] Vgl. Bericht der Bürgermeisterei vom 6. April 1818 in Akten über Halfwesen etc. 1818 M.St.A.

[3] Vgl. Bericht der Bürgermeisterei, das Halfwesen und den Schiffszug betreffend vom 25. März 1817 in Akten über Halfwesen, Leinpfad etc. 1817 M.St.A.

nötigten[1]. Klagen einzelner wie der Vertretung des Handelsstandes konnten nur wenig fruchten, da es an einem gesetzlichen Mittel fehlte, die Widerstrebenden zum Ziehen der Fahrzeuge zu zwingen.

Die Mainzer Bürgermeisterei beschlofs daher nach Anhörung der Handelskammer und der Vertreter der Schiffleute, die sämtlich die ehemals gesetzlich bestandene und zum Teil durch stillschweigende Übereinkunft beibehaltene Ordnung begünstigten, diese wieder rechtlich einzuführen[2]. Sie unterbreitete zu dem Zwecke der Provinzialregierung einen unterm 24. März 1817 datierten Entwurf, zu dessen Rechtfertigung sie noch anführte, dafs auch an anderen Orten des Rheinstroms, wie z. B. in Speier, ähnliche Einrichtungen beständen. Am 31. März erhielt er durch den Freiherrn von Lichtenberg in allen Stücken die erbetene Genehmigung[3].

Darnach wurde „die Gesellschaft oder der Verein der Mainzer Halfleute“ in seiner Organisation, wie er bisher bestanden, beibehalten. Seine Mitglieder erhielten das ausschliefsliche Recht des Vorspanns für alle Fahrzeuge, die nicht direkt an der Stadt vorbeifuhren, sondern ihre Ladung in dem Hafen nahmen. Dafür mufste die Gesellschaft ihrerseits stets eine für den gewöhnlichen Dienst hinreichende Anzahl tauglicher Pferde — wenigstens 20 — bereit halten und in aufserordentlichen Fällen, wo die vorhandenen Zugkräfte nicht ausreichten, andere Pferde um den gleichen Halflohn und unter den nämlichen Bedingungen wie bei ihren eigenen Tieren herbeischaffen. Der Dienst sollte nach einer bestimmten Rangreihe versehen werden, über die ein genaues Register geführt wurde, nach dem die Schiffer Anweisung auf die nötige Anzahl von Pferden erhielten. Die Halfleute waren verbunden, auf Verlangen der Schiffleute sogleich anzuspannen und die Fahrzeuge bis zu dem ausgemachten Bestimmungsorte zu bringen. Ohne des Schiffsführers Einwilligung durften sie unterwegs weder halten noch ausspannen. Auch die Angabe der Orte zum Füttern über Mittag, zum Übernachten u. dergl. sollte lediglich von jenen abhängen. Unterwegs konnten die Fuhrleute fernere Dienste nur verweigern, wenn die Unmöglichkeit weiterzukommen dargethan wurde, z. B. bei vollkommener Überschwemmung der Leinpfade, wobei aber ebenfalls die Stimme des Steuermanns den Ausschlag geben sollte. Erkrankte ein Pferd während der Arbeit und wurde es zum weiteren Zug untauglich, so mufste sein Besitzer sich dies von der

[1] Vgl. Beschwerden aus Jahren 1817, 1816 in Fascikel: Leinpfade und Halfwesen betr. 1817 M.St.A.

[2] Vgl. Akten über Halfwesen, Leinpfad etc. 1817 M.St.A.

[3] Abdruck der Verordnung als Beilage 6.

nächsten Ortsbehörde bescheinigen lassen, die überhaupt bei entstehenden Streitigkeiten in erster Linie anzurufen war.

Wenn wegen widrigen Windes, hohen Wassers oder sonstiger Ursachen ein Schiff unterwegs still liegen mufste, so durften die Halfleute nicht ohne Einwilligung des Schiffers umkehren, sondern hatten auf dessen Verlangen an Ort und Stelle zu bleiben, bis wieder angeschirrt werden konnte, wogegen ihnen aufser dem gewöhnlichen Schlaf- und Stallgeld, der Kost und Fütterung, für jeden Tag 1 fl. Wartegeld auf das Pferd zu vergüten war[1]. Die Schiffer waren weiterhin gehalten, den Halfleuten den Fuhrlohn, das Quartier- und Stallgeld nach der festgesetzten Taxe richtig zu bezahlen, die von Zeit zu Zeit durch die Bürgermeisterei nach Anhören von Sachverständigen neu geregelt wurde. Aufserdem hatten sie ihnen das gehörige Futter für Pferde und zwar ein „Viertel" Hafer pro Tag für jedes Tier, sowie auch den Leuten selbst gute, hinreichende Kost und Trank nach geltendem Gebrauch zu verabreichen. Der Mietlohn für ein Pferd wurde für das erste Mal, wie folgt, festgesetzt:

Von Mainz bis	Oppenheim	2 fl.	15 Kr.
- - -	Gernsheim	4 -	30 -
- - -	Worms	8 -	— -
- - -	Mannheim	10 -	— -
- - -	Speier	12 -	— -
- - -	Frankfurt	4 -	— -

Das Heu- und Stallgeld für ein Pferd pro Nacht wurde wegen der momentanen Teuerung auf 1 fl., das Schlafgeld für den Mann auf 48 kr. normiert.

Mit dieser Verordnung[2] war im Princip wenigstens für das Verhältnis zwischen Schiffern und Halfleuten Klarheit geschaffen. Letztere fühlten sich seitdem wieder in ihrer ganzen zünftlerischen Selbständigkeit gesichert, wie dies namentlich bei Vergebung der ihnen zustehenden Gerechtsame deutlich zu Tage tritt[3]. Beispielsweise hatte Georg Mayer eine Zeit lang das Fuhrwesen der Wittib Gebhard gemietet. Da diese dann 1818 ihr Fuhrprivileg an einen gewissen Auer verkaufte,

---

[1] Durch Beschlufs der provisor. Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 28. Februar 1818 wurde diese Bestimmung dahin ergänzt, dafs das Wartegeld von 1 fl. wegen steigenden Wassers etc. erst nach Verlauf von 24 Stunden fällig wurde; solange mufsten die Halfleute unentgeltlich bleiben, wenn die Fahrt später weiterging. Auch wurde damals die Zahl der Pferdeknechte festgesetzt und bestimmt, dafs beispielsweise auf 2—3 Pferde 1 Mann, auf 12—13 Pferde 6 Mann Bedienung kommen sollten. Vgl. Akten über Halfwesen 1818 M.St.A.

[2] Dieselbe wurde im wesentlichen auch der Mainzer Hafenordnung vom 25. August 1825 eingefügt; vgl. Herman, Adrefsbuch 1826 S. 68, 69.

[3] Vgl. zum folgenden Akten über Halfwesen 1818 M.St.A.

und nunmehr Mayer sich eigenes Fuhrwerk beschaffen wollte, verbot die Karcherzunft solches und verlangte von ihm, daſs er die Halfgerechtigkeit von einem ihrer Mitglieder kaufen oder mieten sollte. Die Bürgermeisterei trat in einem Bericht [1] an die Provinzialregierung dieser Auffassung bei, in dem sie erklärte, das „Recht der Karcherei" werde innerhalb der Zunft als ein den Familien gehöriges Eigentum betrachtet, das vom Vater auf den Sohn oder in Ermangelung dessen auf die älteste Tochter übergehe; nach des Mannes Tod könne die Witwe die Karcherei selbst fortführen, den Kindern übergeben, vermieten oder sonst zu ihrem Nutzen verwenden. Seien die Eltern verstorben, so werde die Karcherei zu Gunsten der Kinder vermietet, bis das älteste derselben sie zu übernehmen vermöge. Jeder Eigentümer der Gerechtsame dürfe dieselbe verkaufen, wie dies öfters sogar zur französischen Zeit durch notariellen Akt geschehen wäre; auch sei der Übergang derselben bei Erbschaft, Heirat etc. nicht ausgeschlossen. Dies alles widerstreite zwar gesetzlichen Institutionen, aber es entspreche altem Herkommen und sei ernstlich nicht anzutasten. Die Provinzialregierung [2] stimmte diesen Ansichten zu [3] und lieſs dem Reklamanten bedeuten, er solle sich zum Kauf oder zur Miete der Gerechtsame entschlieſsen.

War so die Karcherzunft auch in ihrem inneren Bestande gefestigt [4], so lieſsen sich doch bei Ausübung ihres Berufes Reibereien mit den Schiffern trotz der Verordnung von 1817 vielfach nicht vermeiden. Am meisten Beschwerden machte die Festsetzung des Stallgeldes für die Zugpferde, die unter Berücksichtigung der allgemeinen Preislage einer stets erneuten Festsetzung durch die Bürgermeisterei benötigte [5]. Auch das den Mainzer Karchern zugestandene Monopol des Halfzuges

---

[1] Bericht vom 6. April 1818 a. a. O.

[2] Beschluſs vom 14. April 1819 a. a. O.

[3] Demgemäſs wurden Streitigkeiten wegen des Übergangs der Gerechtsame durch Erbgang etc. vor den richterlichen Behörden ausgetragen. Vgl. Entscheid der Provinzialregierung vom 16. Oktober 1818 und des öfteren a. a. O.

[4] Auch die Karcher gingen, gleich den Schiffern, Schiffsknechten etc., mehrfach mit dem Gedanken um, eine Hilfskasse zu gründen, deren Bestände bei Pferdeverlust, Krankheit, Unglücksfällen angegriffen werden sollten. Vgl. Vorschläge vom 11. März 1818 a. a. O. und Entscheid der hessischen Provinzialregierung vom 7. April 1818 a. a. O.

[5] Vgl. Beschwerde der Wormser, Speirer, Mannheimer Gildeschiffer vom 23. Mai 1818 und Anordnung der Bürgermeisterei vom 29. Mai. d. J. in Akten über Halfwesen 1818 oder Anordnung der Bürgermeisterei vom 6. Nov. 1822 in Rheinschiffahrtsakten 1822 M.St.A. Die Höhe des Stallgeldes wechselte in dieser Zeit zwischen 1 Gulden und 30 Kreuzer. Nach Entscheid vom 6. November 1822 konnte der Halfmann bei dem Vorspann bis Frankfurt kein Nacht- und Stallgeld für die kommende Nacht verlangen, wenn das Schiff vor 12 Uhr mittags dort eintraf.

wurde von den Schiffern nicht immer willig ertragen[1]. Dies kam zum Teil daher, dafs Fuhrleute der benachbarten Orte wie Nackenheim, Oppenheim u. s. w. für billigeren Lohn ihre Dienste anboten. Obgleich die Provinzialregierung wiederholt betonte[2], dafs man den Halfleuten von Mainz, wenn man ihnen die Pflicht ständiger Bereitschaft auflege, die an anderen Orten nicht vorhanden sei, auch Privilegien zubilligen müsse, liefsen sich die Schwierigkeiten nicht ganz beseitigen, namentlich wurde stets von neuem versucht, das Verbot zu umgehen[3]. Dies war um so leichter möglich, als die Karcher wegen der eigentümlichen Beschaffenheit des Uferrandes nicht schon im Hafen von Mainz, sondern erst oberhalb der Stadt die Pferde anschirren konnten. Bis dahin mufsten die Schiffer deichen oder sich durch Menschenkraft ziehen lassen.

Auch um dieses Recht, die Schiffe aus dem Hafen ziehen zu dürfen, wurde jahrelang auf das heftigste gestritten[4]. Um den Wirren ein Ende zu machen, beschlofs man in Mainz nach dem Vorbilde Kölns, wo eine besondere Ordnung für das Voranziehen der Fahrzeuge durch Menschen längs des Hafens bestand, die Regelung der Angelegenheit durch Erlafs einer Verordnung zu bewerkstelligen. Nach vielem Hin- und Herreden, wobei sich die Handelskammer zunächst gegen den Rang erklärte, erschien endlich die Polizeiverordnung vom 10. November 1824[5], die für die zum Schiffszuge berechtigten Karcher die Rangreihe einführte und ihren Lohn genau festsetzte. Letzterer betrug pro Mann für die ganze Strecke längs der Stadt 48 Kreuzer. Wenn bei günstigem Winde der Schiffer seine Segel gebrauchen konnte und nur auf eine kurze Weile eine Anzahl Schiffszieher nötig hatte, war die Taxe nicht anwendbar, sondern die Bezahlung blieb dem Schiffer nach billigem Ermessen überlassen. Ebenso durfte dieser stets die

[1] Vgl. Bemerkungen über den Octroivertrag S. 111—113; ferner Protokoll zur Sitzung der provisorischen Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 28. Februar 1818 und Entscheid der hessischen Provinzialregierung vom 7. April 1818 in Akten über Halfwesen 1818 M.St.A. Über den einmal gesteckten Rahmen wurde das Monopol nicht ausgedehnt. Beispielsweise gestattete ein Entscheid des hessischen Ministeriums vom 25. November 1823 den vom Mittelrhein kommenden Schiffern, die seither gebrauchten Halfpferde an Mainz vorbei bis nach Frankfurt zu benutzen; vgl. Akten über Halfwesen 1823 M.St.A.

[2] Vgl. beispielsweise Entscheid vom 6. März 1821 in Akten über Halfwesen 1821. M.St.A.

[3] A. a. O. Vielfach liefen auch Beschwerden über Grobheit und Unfolgsamkeit der Knechte ein, die nach Ansicht der Halfleute ihrem Handwerk zuzuschreiben waren. Vgl. Protokoll vom 28. Februar 1818 a. a. O. Beschwerde vom 18. August 1824 in Schiffahrtsakten 1824 etc.

[4] Vgl. zum folgenden Akten, betr. den Schiffszug durch Menschen im Hafen 1824 M.St.A.

[5] Die Verordnung ist im wesentlichen der Mainzer Hafenordnung vom 25. August 1825 eingefügt. Vgl. Herman, Adrefsbuch 1826 S. 67, 68.

Zahl der zum Zug erforderlichen Personen bestimmen, auch blieb es ihm unbenommen, sein Fahrzeug durch eigene Leute oder durch „seine Maschinen“ an Ort und Stelle zu bringen.

Zunächst wurden 68 Mann unter die Schiffszieher aufgenommen[1]. Da sich ihre Zahl aber stark mehrte, so dafs sie bereits am 25. März 1825 113 Leute zählte, worunter sich dem Beruf nach Schiffs-Diligencenknechte und Schiffer jeder Art befanden, erschien am 7. März 1826 eine neue Polizeiordnung, die bestimmte, dafs in Zukunft nur „ausgelernte“ Mainzer Schiffsknechte, die mit dem Zeugnis des Verwaltungsrats der Schiffergilde versehen seien, in die für den Schiffszug ausgestellte Liste vom Hafeninspektor eingetragen werden dürften. Überhaupt wurde in diesem Reglement der Dienst strenger und einheitlicher geregelt und zu dem Zwecke ein Aufseher ernannt, der sich mit den Schiffern über die Zahl der Mannschaften zu benehmen und dieselben nach der Rangordnung zu bestellen hatte, der für sie den Lohn empfing und unter sie austeilte, wobei er von jedem einen Kreuzer pro Zug für seine Bemühungen zurückbehalten durfte.

Wenn so, wie an einem Beispiele gezeigt wurde, in den einzelnen Stationsstädten alles Mögliche geschah, um die Fahrten der Schiffe zu erleichtern, so wurde doch ihre grofse Abhängigkeit von Angehörigen anderer Berufszweige misslich empfunden[2]. Die damalige Güter- und Personenbeförderung leistete zwar, soviel man billigerweise von ihr verlangen konnte, und rechtfertigte sehr wohl die Mühen, die seit Anfang des 19. Jahrhunderts auf eine Besserung ihrer rechtlichen Verhältnisse zielten, aber doch kehrten die Klagen über die Langsamkeit und Unsicherheit der Fahrten, das tage-, ja wochenlange Stillliegen bei widrigen Winden u. s. w. in den Berichten jener Zeit immer wieder. Es bedeutete daher einen unendlichen Fortschritt, als auf dem Rhein Schiffe erschienen, die alle Mittel der Fortbewegung in sich selbst trugen, die unabhängig von der gewöhnlichen Witterung und vor allem unabhängig von äufserer Mithilfe ihre Fahrten vollendeten. Die Dampfschiffahrt[3], die bereits in amerikanischen und englischen Gewässern sich erprobt hatte, sollte auch auf dem Rhein Eingang finden.

---

[1] Vgl. zum folgenden Akten, den Schiffszug im Hafen betreffend, 1827 M.St.A.

[2] Welcher Zeitverlust, ganz abgesehen von den Unkosten, daraus für die Fahrten entstand, heben die Bemerkungen über den Octroivertrag (S. 113) richtig hervor.

[3] Schon der geniale Geist Lionardo da Vincis hat sich mit Verwendung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe beschäftigt. Über die späteren Versuche Papins, Fultons etc. unterrichtet kurz Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens § 504 S. 741. Vgl. auch Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 255—270.

Der erste Schritt zu ihrer Einführung ging von demselben Holland aus, dessen Regierung der gesetzlichen Neuregelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse in wirtschaftlichem Egoismus die gröfsten Schwierigkeiten bereitete. Nachdem bereits das erste Dampfboot im Juni 1816 die Fahrt von Rotterdam nach Köln in etwa fünf Tagen zurückgelegt und damit seine Verwendbarkeit bewiesen hatte[1], wurde im Jahre 1822 die „Rhein- und Seedampfschiffahrt, Niederländische Gesellschaft“[2] mit dem Sitze in Rotterdam begründet, aus der später die „Niederländische Dampfschiff-Reederei“ hervorging. Jene eröffnete alsbald wöchentliche „Passagier- und Packetfahrten durch Dampfschiffe“ zwischen Rotterdam beziehungsweise Antwerpen und Köln[3].

Die Kölner Handelskammer begünstigte diesen Betrieb auf jede Weise und veranlafste bereits gegen Ende des Jahres 1823 den dortigen Handelsstand, sich bei der niederländischen Gesellschaft zu beteiligen[4]. Damit erlangte jener nicht nur Sachkenntnis und Anteil am Gewinn, sondern erwirkte auch die Veranstaltung von Probefahrten auf anderen Rheinstrecken, deren Kosten durch die Gesellschaft getragen wurden, und die von bestem Erfolg gekrönt waren.

Jm Jahre 1824 erschien zu Köln das Dampfboot „der Seeländer“ unter Führung des Ingenieurs Röntgen, das eine Probefahrt auf dem Rhein unternahm, aber trotz des schönen Wasserstandes bergwärts nur bis Kaub kommen konnte[5]. Nichtsdestoweniger erstarkten seit 1825 die Bestrebungen zur Gründung von Dampfschiffahrtsgesellschaften auf dem Rhein, die bei den Handelskammern von Mainz und Köln volles Verständnis und thatkräftige Förderung fanden. Am 14. September 1825 fuhr dann das erste Dampfschiff auf dem Mittelrhein unter Teilnahme König Friedrich Wilhelms III. versuchsweise von Koblenz bis Köln. Wenige Tage später kam dasselbe Boot, das den Namen „Rhein“ führte, wieder bergwärts bis Mainz und fuhr weiter bis Strafsburg, von wo aus es die Rückreise nach Köln antrat[6]. Es wurde überall mit

[1] Das Dampfschiff erschien zu Köln am 12. Juni 1816. Vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 71. Danach ist die Angabe bei Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens (S. 741 § 504), dafs auf dem Rhein das erste Dampfboot 1817 erschienen sei, zu berichtigen.

[2] Auch niederländische Dampfschiffgesellschaft (nederlandsche Stoomboot-Maatschappy) geheifsen.

[3] Vortrag der Kölner Handelskammer S. 6, abgedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1827 S. 27—31, und Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 11.

[4] Vortrag der Kölner Handelskammer S. 6.

[5] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 71; Handelskammer zu Mainz S. 31.

[6] Vgl. darüber die ausführliche Schilderung in Hermans Adrefsbuch 1830 S. 71 ff., wo auch die Dauer der Fahrten zwischen den einzelnen Orten angegeben ist; aufserdem Handelskammer zu Mainz S. 33.

freudigem Staunen begrüfst. Nicht nur die Centralkommission, auch die einzelnen Lokalbehörden verfolgten seine Fahrt mit Interesse und sorgten aller Orten für gebührenden Empfang[1]. An einzelnen Plätzen wurde seine Ankunft in geradezu fieberhafter Aufregung erwartet, in derselben Stimmung, in der man wohl heute das Anlanden eines lenkbaren Luftschiffs begrüfsen würde. Besonders festlich gestaltete sich die Fahrt zwischen Mainz und Bingen am 25. September 1825, zu der die Mitglieder der Centralkommission für die Rheinschiffahrt, die Spitzen der Civil- und Militärbehörden von Mainz, die Mitglieder der Handelskammer, angesehene Kaufleute der Umgegend mit ihren Gemahlinnen geladen waren. Bei günstigster Witterung legte der Dampfer den Weg zurück, ohne dafs der geringste Unfall die allgemeine Fröhlichkeit herabgestimmt hätte. Die Mainzer Bevölkerung bedeckte stundenweit das Ufer, um das nie gesehene Schauspiel vollkommen zu geniefsen. Die Zeitungen priesen das Ereignis nach Gebühr, und noch 1830 schildert es Herman im Geschmack jener Zeit mit überschwänglichen Worten: „Eine wahrhaft prachtvolle Lustfahrt, wie sie früher kein Fürst erlebt und gemacht haben konnte; wie arm erscheinen dagegen die Römer Rheinfahrten unter diesen Zwingherrn der damals bekannten Welt! Was würde ein Cäsar, ein Drusus dazu sagen, könnte er zurückkommen, das Wunder auf dem deutschen Rhein zu Mainz zu schauen!“

Die Probefahrten des „Rhein“, eines für die damalige Zeit solid und elegant gebauten Fahrzeugs, waren die ersten gelungenen Versuche, die neue Erfindung auf dem Mittel- und Oberlauf des Stromes einzubürgern. Bei dem Handelsstand herrschte, nach den bei ihnen gemachten günstigen Erfahrungen, über die Verwendbarkeit des neuen Verkehrsmittels bald nur eine Stimme. Seine Vertretungen, die vorher noch eine gewisse Zurückhaltung beobachtet hatten, schlugen nunmehr jedes Bedenken beiseite. Auch sonstige Interessenten, wie die Rheinschiffahrtsbeamten, waren durch den Erfolg vollkommen gewonnen. Noch ein Jahr früher hatte sich der Rat der provisorischen Verwaltungskommission Christian Wenzel in Mainz, der an der weniger glücklichen Fahrt des „Seeländer“ teilgenommen hatte, gegen das neue Beförderungsmittel für den Güterverkehr ausgesprochen und aus wirtschaftlichen Gründen seine Einführung bekämpft[2]. Die neuen Schiffe, so meinte er, kosteten zu viel bei der Herstellung, hätten wegen

[1] Vgl. darüber die einzelnen Nachrichten in Akten über Dampfschiffahrt 1825 M.St.A. In Mainz gestattete man dem Dampfschiff „vergünstigungsweise“ Fortführung der Umschlagsgüter, freien Durchlafs durch die Rheinbrücke u. s. w.

[2] Das für die damaligen Anschauungen charakteristische Zeugnis ist in seinen wesentlichen Teilen wiedergegeben in Handelskammer zu Mainz S. 31—33.

des teuer bezahlten Maschinenpersonals und starken Kohlenverbrauchs grofse Spesen bei den einzelnen Reisen, würden durch die ewige Erschütterung, welche der Gang der Maschine hervorbringe, rasch verschleifsen, hätten, da sie selbst zu schwer seien, nur eine geringe Lademöglichkeit und seien daher für den Güterverkehr kaum zu empfehlen, wenigstens nicht auf den Stromstrecken, wo die Einrichtung bestehe, die Schiffe durch Pferde fortzuziehen. Nach den Fahrten des „Rhein" im September 1825 waren all' derartige Bedenken verstummt. Was sich seither noch in kleinen Anfängen bewegt hatte, reifte nun zu grofsen Unternehmungen. Es bildeten sich kapitalkräftige Gesellschaften, welche die neue Erfindung für den Rhein rationell ausbeuten und den Verkehr mit ihrer Hilfe auf der ganzen Stromstrecke umgestalten wollten. Nachdem bereits am 18. Februar 1825 die bayrische Regierung dem Handelsmann J. H. Scharpff von Speier die Betreibung der Dampfschiffahrt zwischen der Rheinschanze (dem späteren Ludwigshafen) bei Mannheim und Mainz gestattet[1], und am 31. August 1825 der König der Niederlande der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft eine feierliche Konzessionsurkunde erteilt hatte[2], wurde am 22. September 1825 auch „der Grofsh. badischen Rheindampfschiffahrtsgesellschaft" von ihrem Landesherrn die erbetene Bestätigung verliehen[3]. Durch die günstigen Erfahrungen, die mit der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und neuerdings auf dem Rhein gemacht wurden, sieht sich Ludwig, Grofsherzog von Baden und Herzog zu Zähringen veranlafst, eine gleiche Einrichtung auf diesem Hauptstrome neben der seitherigen Schiffahrt zu gestatten. Wenn es auch aufserhalb seiner Macht liege, alle Nachteile zu beseitigen, welche nach geschichtlicher Erfahrung selbst die nützlichste Erfindung für längst bestehende Einrichtungen zur Folge hat, so erachtet er sich doch für verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dafs die gegenwärtig zu regelmäfsigen Fahrten berechtigten Schiffer seines Landes bei

---

[1] Abdruck des Erlasses an die königl. Regierung des Rheinkreises vom 18. Februar 1825 bei Herman, Adrefsbuch 1827 S. 12.

[2] Abdruck der Urkunde bei Herman a. a. O. S. 24, 25; beglaubigte Abschrift im A. d. M. H.K. § 5836.

[3] Abdruck der Urkunde bei Herman a. a. O. S. 9—12. Abschrift im A. d. M. H.K. § 5836. In der Konzession sind Freiherr von Cotta in Stuttgart, der amerikanische Konsul Church und der Handelsmann Kisling in Rastatt als diejenigen genannt, welche um Erlaubnis zur Errichtung der betr. Aktiengesellschaft nachgesucht haben. Freiherr von Cotta und sein Associé Church erhalten dann am 17. November 1825 durch König Ludwig von Bayern die Konzession zur Einführung der Dampfschiffahrt auf bayrischen Flüssen. Abschrift derselben findet sich ebenfalls im A. d. M. H.K. § 5836. Jedoch scheint dies Privileg ohne praktische Bedeutung geblieben zu sein. Vgl. dazu Schanz, Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert S. 177 und Anm. 186, 187 S. 391.

der neuen Anstalt Beschäftigung und Verdienst erhalten, dafs sie an den Vorteilen derselben Anteil nehmen können. Es wird demgemäfs den Gesuchstellern die Erlaubnis zur Gründung der „Grofsherzoglich Badischen Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ erteilt, welche befugt ist, den Rhein von da an, wo er aus dem Kanton Basel tritt, bis an die nördliche Grenze des Grofsherzogtums mit Dampfbooten zu jedem nicht verbotenen Zweck zu befahren, und auf solchen Menschen, Waren und Landeserzeugnisse aus badischen Häfen in badische Häfen zu verbringen, auch andere Schiffe zu schleppen[1].“ Dagegen macht sich die Gesellschaft, abgesehen von ihrer Verpflichtung zur Verwendung von gutgebauten Booten und zur Vorlage aller Verabredungen mit ähnlichen Unternehmungen verbindlich, den badischen zur Tourfahrt verpflichteten Schiffern wenigstens ein Drittel ihrer Aktien zum Nennwert anzubieten und vorzugsweise badische Rheinschiffleute zur Bemannung ihrer Dampfboote anzustellen.

Die gemäfs dieser Konzessionsurkunde ausgearbeiteten Statuten[2] entsprechen durchaus den angeführten Bedingungen und enthalten zugleich die genaueren Normen für die innere Verwaltung und Geschäftsordnung der Gesellschaft, die sich lediglich auf den Betrieb der Dampfschiffahrt unter Ablehnung jedes anderen Handelszweiges beschränken will. Als Kapital wurde die Summe von 250 000 fl. im 24 Guldenfufs bestimmt, die in 500 Aktien zu je 500 fl. verteilt werden sollte.

So war denn für den „konventionellen Rhein“ die erste grofse Dampfschiffahrtsgesellschaft unter glückverheifsenden Umständen erstanden. Nicht so rasch ging es mit der Gründung ähnlicher Unternehmungen in Köln und Mainz, da dort die Durchführung umfassenderer Pläne entsprechend mehr Schwierigkeiten bereitet hatte.

Die Kölner Handelskammer sah mit klarem Blick, dafs Handel und Verkehr am Mittelrhein des gewaltigen Hebels der Dampfschiffahrt nicht länger entbehren könnten. Aber sie wufste zugleich, dafs nur dann eine gedeihliche Entwicklung zu erwarten sei, wenn es gelang, die sich allerorten bildenden Gesellschaften untereinander ins Einvernehmen zu bringen[3]. Sie befürwortete daher nicht nur unter Hinweis auf den Satz, dafs „concordia res parvae crescunt, discordia maximae dilabuntur“, die Bildung eines Aktienunternehmens am Platze, sondern brachte auch bereits am 3. September 1825 mit der schon bestehenden niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft

---

[1] Zugleich wird ihr für 10 Jahre die Zahlung der Gewerbesteuer erlassen, art. IV.

[2] Abschrift derselben in Rheinschiffahrtsakten 1825 M.St.A.

[3] Vortrag der Handelskammer S. 8, 9. Herman, Adrefsbuch 1827 S. 29—31.

ein Übereinkommen zuwege[1], wonach diese letztere zwischen Rotterdam und Köln, die neu ins Leben tretende Gesellschaft aber oberhalb Kölns den Rhein befahren sollte, und wonach beide Gesellschaften gehalten waren, sich gegenseitig Personen und Güter zuzuführen. Als dann die obengeschilderte Versuchsreise mit dem „Rhein“ am 14. September glücklich verlaufen war, traf sie am 15. September mit der Mainzer Handelskammer und den Vertretern der dort geplanten „Rhein-Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft“, die bindende Verabredung, wonach letztere auf einen Betrieb unterhalb Mainz verzichtete und beide Gesellschaften die Verpflichtung übernahmen, für ihren Personen- und Güterdienst eine „gegenseitige Korrespondenz“ einzurichten.

Am 3. Oktober bez. 14. November 1825 wurde dann die Preufsisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Köln gebildet, an der neben den Kölnern vielfach auch Mainzer Kaufleute beteiligt waren. Sie sollte statutenmäfsig[2] eine regelmäfsige Fahrt mit Dampfschiffen für den Transport von Passagieren und Gütern auf dem preufsischen Rhein, zunächst auf der Linie Köln-Koblenz eröffnen und gleichzeitig mit anderen Gesellschaften sich verbinden, um ähnliche Fahrten auf den übrigen Flufsteilen zu sichern. Auch zum Schleppen von Fahrzeugen konnte sie ihre Dampfschiffe hergeben. Sie wollte ihre Boote nicht selbst verfertigen, sondern ankaufen, und sollten zu deren Führung und Bemannung soweit irgend angängig nur preufsische Schiffer eingestellt werden. Die Zahl der Aktien wurde vorläufig auf 1200, jede zu 200 preufsischen Thalern bestimmt[3].

Wenige Monate später[4] wurde in Mainz eine weitere gleichartige Vereinigung, die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main“, auf Drängen der dortigen Handelskammer gegründet[5], die gleich ihrer Kölner Kollegin durchdrungen von der Überzeugung, dafs ein solches Unternehmen nur gedeihen würde, wenn sich alle Kräfte zu gleichem Zweck vereinten, den Zusammenschlufs sämtlicher oberrheinischer Interessenten und bereits bestehenden Unternehmungen anstrebte. Das Programm der neuen Unternehmung war in diesem Sinne auf einer Tagung in Mannheim, an der die Vertreter der

---

[1] Vgl. zum folgenden Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 12, der bei seiner Darstellung auf Akten der preufsisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft fufst.

[2] Die Statuten sind abgedruckt bei Herman a. a. O. S. 31—39; vgl. auch Vortrag der Handelskammer S. 10—23.

[3] Der sonstige Inhalt der Statuten bezieht sich fast ausschliefslich auf die innere Organisation der Gesellschaft.

[4] Vgl. vorbereitende Verhandlungen vom Mai und November 1825 im A. d. A. d. M. H.K. §§ 3712, 6870.

[5] Statuten der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main vom Januar 1826, abgedruckt bei Herman a. a. O. S. 15—23.

badischen privilegierten Gesellschaft, Bevollmächtigte des Mainzer, Strafsburger und Frankfurter Handelsstandes teilnahmen, bereits am 12. Dezember 1825 festgelegt worden[1]. Ihr Vorstand sollte statutengemäfs aus 5 Direktoren und 5 Suppleanten bestehen[2], welche aus der Zahl der Mainzer, Frankfurter und Strafsburger Aktionäre, sowie aus Aktionären der Grofsherzoglich badischen privilegierten Gesellschaft zu nehmen waren. Das Kapital wurde vorläufig auf 1 Million fl. im 24 Guldenfufs festgesetzt. Im übrigen richteten sich die Statuten nach den Vorschriften der Art. 29—37 des Code de commerce über société anonyme. Die Einrichtung der Fahrten, die Verwendung der Rhein- und Mainschiffer zur Bemannung der Boote etc. war ganz wie bei dem Kölner Unternehmen geplant.

Die behördliche Genehmigung liefs länger auf sich warten, als man wohl anfangs gedacht hatte. Denn in der Zwischenzeit brach der Schifferstand, der sich gleich von Beginn an ablehnend gegenüber der neuen Erfindung verhalten hatte, mit einem Schwall von Beschwerden los[3], vermittelst deren er auf jede Weise die Bestätigung der Gesellschaften zu hintertreiben suchte. Die Mainzer Bürgermeisterei, die im allgemeinen dem neuen Unternehmen sympathisch gegenüberstand, kämpfte doch mit Zweifeln[4], wieweit sie den Wünschen der Aktionäre entgegen kommen dürfe. Die Bedenken mehrten sich, als die Gesellschaft ihr Gesuch auf Fahrten im Mittelrhein ausdehnte,

---

[1] Abschrift des geschlossenen Vertrags und zugehörigen Protokolls im A. d. M. H.K. § 5836.

[2] Das erste Direktorium bestand aus (Herman a. a. O. S. 19):
a. für die Aktionäre von Mainz:
Johann Kertell Sohn in Mainz, Heinrich Baron von Mappes in Mainz } Direktoren,
Friedrich Korn in Mainz, Clemens Lauteren Sohn in Mainz } Suppleanten;
b. für die Grofsherzoglich badische privilegierte Gesellschaft:
Baron von Cotta zu Stuttgart, Direktor,
Ch. F. Kisling in Kehl, Suppleant;
c. für die Aktionäre von Frankfurt:
Moritz von Bethmann in Frankfurt, Direktor,
Alexander du Fay in Frankfurt, Suppleant;
d. für die Aktionäre von Strafsburg:
J. Georg Humann in Strafsburg, Direktor,
Anton Humann in Mainz, Suppleant.

[3] Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A. und Akten der M. H.K. des öfteren. Betr. Beschwerden des Jachtschiffervereins vgl. oben S. 181.

[4] Besonders charakteristisch für ihre Haltung sind die Anfrage an die Handelskammer vom 6. Februar 1826, die alle möglichen Fragen über Rentabilität, Verhältnis zur Octroikonvention etc. enthält, die weiteren Schreiben vom 22., 31. März 1826 und vor allem der ausführliche Bericht für die Provinzialregierung vom 15. Februar 1826 (Beilage 8). Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127 u. A. d. M. H.K. (§ 3752.)

weil sich daraus ein unmittelbarer Konflikt mit dem Jachtschifferverein ergab, der für diese Strecke das behördlich verliehene Monopol besafs[1]. Viel optimistischer war die Handelskammer[2], welche glaubte, dafs durch den schnellen, sicheren Transport mit Dampfschiffen, der sich billiger als der Landweg stellte, eine Menge Güter wieder auf den Rhein gezogen würden, die seither die Strafsen über Havre oder Hamburg-Bremen nach dem südlichen Deutschland benutzt hätten. Sie ging in ihrem Vertrauen so weit, dafs sie meinte, die seitherigen Rangfahrten könnten neben der Dampfschiffahrt ruhig weiterbestehen, ja sie würden sogar durch den vermehrten Güterzug einen neuen Aufschwung nehmen. Selbst für das Umschlagsrecht fürchtete sie bei der Umgestaltung des Betriebes nicht, denn einmal stehe die Entscheidung über Verwirklichung der Wiener Beschlüsse nahe bevor, und aufserdem hätten die Gesellschaften die Verfügung getroffen, dafs alle Dampfschiffe in Mainz zum Ein- und Ausladen anhalten müfsten. Übrigens helfe alles Zaudern nichts, da ja die neue Betriebsweise bereits auf dem Ober- und Niederrhein eingeführt sei, und man ihre Zulassung daher für den Mittelrhein füglich nicht mehr verweigern könne. Auch die hessische Provinzialregierung vertrat die Ansicht[3], dafs die Frage der Zulässigkeit der Dampfschiffe schon durch die Konzessionen anderer Uferstaaten entschieden sei; ihr war es bei den Verhandlungen mehr um die Entschädigung für die Gilden- und Jachtschiffer zu thun, deren Berechtigung sie zwar im Princip anerkannte, die sie aber möglichst niedrig halten wollte.

Nach längeren Auseinandersetzungen, in denen die widerstreitenden Interessen um die Oberhand ringen, wird dann der „Gesellschaft von Handels- und Privatleuten in der Provinz Rheinhessen“ die nachgesuchte Erlaubnis zum Betrieb der Dampfschiffahrt unter der Firma: „Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main“ am 12. April 1826[4] durch Grofsherzog Ludwig I. von Hessen erteilt, die durch Urkunde vom 14. April[5] näher modifiziert ist. Es wird die Dampfschiffahrt

---

[1] Vgl. § 3774 der A. d. M. H.K. Ähnliche Bedenken hatte sie früher wegen Konkurrenz der Dampfschiffe auf dem Main mit der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt gehegt. Vgl. Schreiben vom 25. Mai und 11. Juni 1824 in Rheinschiffahrtsakten 1824 M.St.A.

[2] Vgl Berichte vom 8. und 27. Dez. 1825 (Handelskammer zu Mainz S. 130—132) und die Berichte A. der M. H.K. ff., besonders Gutachten vom 9. März 1826 (§ 3760 A. d. M. H.K.).

[3] Vgl. namentlich Schreiben an Bürgermeisterei vom 8. März 1826 a. a. O.

[4] Beglaubigte Abschrift in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) G. 127 M.St.A. Abdruck bei Herman, Adrefsbuch 1827 S. 13—15. Weitere Abschriften in Akten der M. H.K. unter § 3808, 5836.

[5] Mitgeteilt der Bürgermeisterei durch Provinzialregierung am

auf Rhein und Main [1] gestattet zum Transport von Reisenden und deren Gepäck mit Güterbeiladungen, hinsichtlich welcher die mit hessischer Zustimmung erfolgenden Beschlüsse der Centralkommission vorbehalten bleiben. Die Erlaubnis gilt zunächst für die Strecken Mainz-Mannheim-Strafsburg und Mainz-Frankfurt; mit Preufsen soll eine Vereinbarung getroffen werden über gleichmäfsige Behandlung der Boote der Kölner und der Mainzer Gesellschaft. Besonders bemerkt wird noch, dafs durch die Fahrten mit Dampfschiffen bis zum Erlafs der erwarteten Rheinschiffahrtsordnung das Umschlagsrecht nicht verletzt werden darf, und dafs ein landesherrliches Oberaufsichtsrecht bezüglich der in hessischem Gebiet landenden Fahrzeuge ähnlich wie bei den Wasserdiligencen geübt wird [2].

Wenige Tage später wurde zwischen der vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bestehend:

a) aus dem Handelstand der Stadt Mainz, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn J. Kertell, Vicepräsidenten der Handelskammer daselbst, dann

b) aus den Herren Gebr. Bethmann und Joh. Noé du Fay in Frankfurt a. M., repräsentiert durch den H. Staatsrat Ritter von Bethmann, ferner:

c) aus dem Handelsstand der Stadt Strafsburg, repräsen-

---

15. April 1826. Abschriften in cit. Akten des M. St.A. und des Archivs der M. H.K. (§ 3808, 5836.)

[1] Der Senat der Freien Stadt Frankfurt a. M. erteilt der Gesellschaft seine Genehmigung am 31. August 1826. Vgl. Herman, Adrefsbuch 1827 S. 39, Adrefsbuch 1830 S. 74 und Abschrift in A. d. M. H.K. § 3836. Als die Gebr. Bethmann, A. N. du Fay & Comp. 1826 um die Konzession des Frankfurter Senats für die Strecke Mainz-Frankfurt nachsuchten, ergaben sich ähnliche Schwierigkeiten wie für Erteilung der Erlaubnis zur Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein, da das Monopol des Marktschiffers Martin Dienst sich noch bis zum 31. Oktober 1827 erstreckte. Erst als die Gesuchsteller sich bereit erklärt hatten, nach Einigung mit Dienst oder nach Ablauf von dessen Privileg alle im derzeitigen Marktschiffervertrag enthaltenen Verbindlichkeiten zu übernehmen und auszuführen, es sei nun „vermittelst des Dampfschiffes oder eines gewöhnlichen Marktschiffes“, hielt die Senatsdeputation alle Anstände für beseitigt und sprach sich für Erteilung der obenerwähnten Konzession aus. Am 9. September 1826 machten sich dann Bethmann und du Fay noch verbindlich, dem Dienst jedweden Schaden zu ersetzen, der ihm durch ihren Betrieb für die noch laufende Zeit seines Privileges entstehen würde. Vgl. zu dem Gesagten Brief du Fays vom 7. Mai, Brief von Bethmann an Senator Schmidt vom 15. Mai, Brief des Senators Schmidt vom 24. Mai und Abschrift des von Gebr. Bethmann, Joh. Noé du Fay & Co. ausgestellten Reverses in Bezug auf die Rechte des Marktschiffers Dienst vom 9. September 1826; (alle in A. d. M. H.K. § 5836).

[2] Ebenfalls vom 9. September 1826 ist der Vertrag der Gesuchsteller mit dem „Rechney Amt der Stadt Frankfurt“ wegen Übernahme des Frankfurter Marktschiffs datiert. Am 17. August 1827 wurde dann schliefslich der Vertrag mit Marktschiffer Dienst wegen Übergabe des Frankfurter Marktschiffs endgültig geschlossen (A. d. M. H.K. § 6870).

tiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann aus Mainz

einerseits,

und der Grofsh. badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft, repräsentiert durch den Freiherrn von Cotta aus Stuttgart und H. C. Kisling aus Kehl

andererseits,

der bereits in den Statuten vom Januar 1826 vorgesehene Zusammenschlufs endgültig vollzogen[1]. Jede der beiden Gesellschaften besteht selbständig unter eigener Direktion fort; sie vereinigen sich jedoch zum gemeinsamen Betrieb der Dampfschiffahrt mit Teilung von Gewinn und Verlust unter Leitung einer Centralverwaltung, die ihren Sitz in Mainz nimmt. Es werden für die Zwecke der Gesamtunternehmung 2000 Aktien à 500 fl. im 24 Guldenfufs ausgegeben, die sich verteilen, wie folgt:

1. 500 erhält die Grofsh. badische privilegierte Gesellschaft;
2. 500 erhält die Grofsh. hessische privilegierte Gesellschaft;
3. 400 erhält das Konsortium d. H. Gebr. Bethmann und S. Noé du Fay & Co.;
4. 400 erhält der Handelstand von Strafsburg;
5. 100 bleiben zur Verfügung des Freiherrn von Cotta zur Vermittlung an bayrische Unterthanen;
6. 100 bleiben für Schiffer reserviert, die sich dem Unternehmen anschliefsen wollen; was von diesen nicht genommen wird, dient als Reservefonds zum Besten aller Gesellschafter[2].

Ganz dieselben Beschwerden, wie gegen die Mainzer Gesellschaft, wurden gegen die Kölner von den nieder- und mittelrheinischen Schiffern gerichtet. Erst nachdem diese sämtlich durch Kgl. Kabinettsordre vom 8. April 1826[3] „gerechtest zurückgewiesen" waren, konnte der preufsisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln endlich die lang erstrebte Genehmigung am 11. Juni 1826 übermittelt werden[4].

---

[1] Verträge, datiert Karlsruhe den 24. und 25. April 1826; Ausfertigungen in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) M.St.A. (vgl. Beilagen 9 und 10).

[2] Die Verträge wurden von der hessischen Regierung mit unwesentlichen Änderungen genehmigt am 22. Juni 1826, vgl. Aktenstücke a. a. O. und Abschrift des Schreibens der Mainzer Bürgermeisterei vom 1. August 1826 an die Direktion der Dampfschiffahrt vom Rhein und Main betr. die Vereinigung der verschiedenen Gesellschaften in A. d. M. H.K. § 5836. Das badische Ministerium des Innern gab seine Genehmigung zu dem Vertragsschlufs bereits am 1. Mai 1826 (A. d. M. H.K. § 6870).

[3] Abschrift derselben in A. d. M. H.K. 5836.

[4] Abdruck bei Herman, Adrefsbuch 1827 S. 25, 26. Separatabdrücke der Genehmigungsurkunde wurden nebst Einladung zur General-

Die Verbindung der Mainzer Gesellschaft mit der kölnischen war nicht so eng, wie mit dem badischen Unternehmen, aber immerhin war sie auch dorten mit 300 Aktien beteiligt, deren Interessen die Mainzer Handelskammer zu vertreten hatte [1].

Nach diesen umfassenden Verhandlungen und Vorbereitungen begann am 1. Mai 1827 das Dampfboot „Concordia" regelmäfsige Fahrten zwischen Mainz-Köln, dem sich am 1. Juni 1828 noch der „Friedrich Wilhelm" zugesellte [2]. Das für den Untermain bestimmte Dampfschiff, die „Stadt Frankfurt" fuhr im Jahre 1828 nur wenige Tage und konnte erst Juli bis September 1829 und vom 27. Mai 1830 an [3] regelmäfsige Verbindungen zwischen Frankfurt und Mainz herstellen. Der für den Oberrhein bestimmte „Ludwig" erwies sich bei der Probereise im Juli 1827 als untauglich und vermochte erst nach umfassenden Veränderungen vom 5. Juni 1830 an die Verbindung zwischen Mainz und Mannheim aufrecht zu erhalten [4]. Die Dampfschiffahrt blieb also, abgesehen von der holländischen Stromstrecke, wo seit 1825 mehrere Boote verkehrten, in den paar ersten Jahren nach Gründung der grofsen Gesellschaften zu Köln und Mainz noch fast ausschliefslich auf den Mittelrhein beschränkt [5]. Es trugen daran, ganz abgesehen von dem Mangel an hinreichender Erfahrung, teils technische, teils rechtliche Schwierigkeiten die Schuld.

Die Maschinen der „Concordia" und des „Friedrich Wilhelm" erlitten in der ersten Betriebszeit öftere Beschädigungen, die ausgebessert werden mufsten und daher die vorgesehene Fortsetzung der Fahrten vielfach behinderten [6]. Am 11. September 1827 wäre die Concordia, die im Bingerloch aufgefahren war, beinahe gescheitert und konnte nur mit Mühe wieder flott gemacht werden, sodafs glücklicherweise kein Menschen-

---

versammlung vom 29. August am 7. Juli an die Aktionäre versandt. Vgl. A. d. M. H.K. § 3862.

[1] Über diese Verhältnisse und die ersten Generalversammlungen der preufsisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft 1825—1830 vgl. A. d. A. d. M. H.K. besonders §§ 3711, 3713, 3731, 3753, 3772, 4028, 4033, 4152, 4201, 4502, 4692.

[2] 1829 kam noch „Prinz Friedrich" dazu. Mit den „Färchern" der Rheingauorte waren Verträge über Anbringen und Abnahme der Passagiere an den Dampfschiffen geschlossen worden. (A. d. M. H.K § 6870.) Näheres darüber, sowie der genaue Fahrplan der preufsisch-rheinischen Gesellschaft im Jahre 1827 findet sich in Beilage 15.

[3] Herman, Adrefsbuch 1830 S. 74.

[4] Vgl. A. d. M. H.K. § 4629.

[5] Dagegen gab es 1830 im Rheingebiete schon 18 Dampfboote, wovon 2 den Oberrhein, 3 den Mittelrhein, 9 den Niederrhein befuhren und 4 die Verbindung zwischen Rotterdam-Antwerpen und London aufrecht erhielten; vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 94.

[6] Vgl. darüber näheres in Bericht des Verwaltungsrats der preufsisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln für die Generalversammlung vom 15. April 1828 in A. d. M. H.K. § 4232.

leben verloren ging[1]. Alle technischen Prüfungen der Schiffe vor Antritt der Reisen vermochten derartigen Unfällen nicht vorzubeugen, da die noch im Anfangsstadium stehende Konstruktion der Maschinen, die mangelnde Erfahrung bei ihrer Behandlung oft alle Voraussicht täuschte[2].

Auch mancherlei rechtliche und polizeiliche Erschwerungen mufsten sich die Gesellschaften gefallen lassen. Beispielsweise wurden in Mainz die grofsen Plakate der preufsisch-rheinischen Unternehmung beanstandet[3], „weil ein Maueranschlag mit dem kgl. preufsischen Wappen am Kopfe nicht öffentlich angeheftet werden dürfe“, weil die Preise nur in preufsischen Thalern und Silbergroschen, nicht auch in hessischen Gulden und Kreuzern angegeben seien und ähnliches mehr. Mit Mühe erhielt die Gesellschaft schliefslich die Erlaubnis, dafs ihre Affichen wenigstens in den Wirtslokalen bis zum Frühjahr 1828 hängen durften, um welche Zeit die abgeänderten neuen Anschläge erschienen[4]. Auch zur Ermäfsigung der Gebührenerhebung in den Häfen wollte man sich gegenüber den Dampfschiffen nicht verstehen. Als die Direktion der Gesellschaft vom Rhein und Main (Humann und Lauteren) am 6. Juni 1827 bat[5], man möge auf Erhebung der 5 Cs. pro Centner be-

---

[1] Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) M.St.A. G 127.

[2] Die einzelnen Regierungen (preufsische, niederländische, hessische französische) gaben besondere Instruktionen zur Untersuchung der Dampfschiffe, die in wesentlichen Punkten übereinstimmen. Die „Concordia“ war in Mainz am 30. April 1827 durch Baudirektor Arnold und Rheinaichkommissar With technisch geprüft worden. Nach jeder bedeutenden Winterreparatur wurden die Schiffe von neuem geprüft. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[3] Vgl. darüber die zwischen Direktor Boisserée in Köln und der hessischen Regierung geführte Korrespondenz, namentlich die Schreiben vom 17. und 26. Juni 1827 in Akten über Handel und Verkehrswesen 127g M.St.A. Dort sind auch diese ältesten Affichen fast ausnahmslos in Originalstücken erhalten. Anfangs sind sie noch wenig geschickt abgefafst; dagegen werden sie in ihren Angaben rasch ausführlicher und 1830 enthalten sie bereits genaue Angaben aller Preise etc. in drei Sprachen (deutsch, französisch, englisch).

[4] Die Mainzer Zeitungen jener Tage enthalten nicht nur ausführliche Anzeigen über die Dampfschiffahrten und ihre Abgangszeiten (vgl. z. B. Neue Mainzer Zeitung Nr. 306, 308, 310, 312 vom November 1827) sondern bringen auch noch in ihren Lokalnotizen Berichte über die Dampfschiffe, die die Stadt passierten. Vgl. z. B. Mainzer Zeitung Nr. 24 vom 24. Mai 1825.

[5] Vgl. die betreffenden Korrespondenzen in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127. Man bestritt der Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main überhaupt das Recht, sich für die Schiffe der rhein-preufsischen Gesellschaft zu verwenden, die nicht ihre eigenen seien, wie sie ja überhaupt eigne noch gar nicht gehen lasse. Der Bürgermeisterei wurde darauf füglich am 23. Juli geantwortet, dafs laut Gesellschaftsvertrag die Mainzer Unternehmung an der Kölner Unternehmung stark beteiligt sei, dafs letzterer

tragenden Krahnengebühren verzichten, da die vom Mittelrhein kommenden Fahrzeuge meist nach 6 Uhr abends einträfen und durch die eigenen Leute ausgeladen werden müfsten, wird dies durch die Bürgermeisterei entschieden abgelehnt unter dem Hinweis, dafs die Dampfschiffe durch Wegfall der Wippengebühren, der Beiträge zur Gildekasse, der Provisionen für Bestätter schon genug sparten, und dafs die Gesellschaft froh sein solle, wenn man ihr überhaupt das nächtliche Ausladen gegen die Hafenordnung gestatte [1]. Selbst die Festsetzung der Preise durch die Gesellschaft wurde anfangs bemäkelt, die Taxen sollten teilweise erniedrigt, für die Zwischenstrecken genau angegeben und für Berg- wie Thalfahrten gleichgestellt werden [2]. Im allgemeinen waren die Preise [3] in den ersten Jahren des Dampfschiffahrtsbetriebes etwas höher wie bei der Segelschiffahrt, dagegen niedriger wie bei den Landreisen. Für Passagiere gab es verschiedene Taxen, je nachdem Plätze im Pavillon, der Kajüte oder Vorkajüte gefordert wurden. Am meisten waren die Preise bei der preufsisch-rheinischen Gesellschaft differenziert, wo für Personen vier getrennte Plätze zu haben waren [4]. Die Frachten der Waren wurden unter Einschlufs der Rheinzollgebühren festgesetzt und beliefen sich 1829 pro Centner von Mainz nach Köln auf 10 Silbergroschen, von Köln bis Mainz auf 12—13½ Silbergroschen [5].

Trotz all' dieser einzelnen Mängel und Schwierigkeiten war das Gesamtresultat der Dampfschiffahrtsunternehmungen von Anfang an ein günstiges. Die Zahl der auf Dampfbooten beförderten Güter mehrte sich von Jahr zu Jahr, obgleich die Frachtsätze eine steigende Tendenz aufwiesen. Die „Concordia“, „Friedrich Wilhelm“ und der 1829 dazu gekommene „Prinz Friedrich“ führten auf der Strecke Mainz-Köln

---

nur kraft Substitution der Mainzer Rechte die Fahrten auf der hessischen Rheinstrecke übertragen seien und ähnliches mehr.

[1] Über weitere Verhandlungen wegen Gebührenerhebung bei den Dampfschiffen vgl. A. d. M. H.K. besonders § 4245, 4404.

[2] Vgl. Schreiben der hessischen Provinzialregierung vom 27. April 1827 und Bekanntmachung derselben betreffend die Dampfschiffahrt auf dem Main vom 13. März 1828, in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt).

[3] Vgl. über die Frachtpreise Beilage 15 und die schon citierten Plakate. Für die Zeit um 1830 enthält eine genaue Angabe der Preise sämtlicher Dampfschiffahrtslinien Herman, Adrefsbuch 1830 S. 76 bis 90. Dort sind auch die einzelnen Abfahrtszeiten verzeichnet.

[4] Vgl. Beilage 15.

[5] Die Frachten der Güterladungen wurden auf einzelnen Strecken bald nach Eröffnung der Dampfschiffahrt etwas erhöht; vgl. den citierten Bericht des Verwaltungsrats der Kölner Gesellschaft S. 9. Die Ansätze in Beilage 15 und in den Plakaten von 1827 mit den Angaben bei Herman, a. a. O. S. 82. Über die Frachtpreise der Passagier-Effekten und Wertsachen vgl. ebenfalls Beilage 15.

1827 — 54818 Centner[1] Handelsgüter mit sich
1828 — 79502 - - - -
1829 — 154522 - - - -

Eine ähnliche Vermehrung des Zuspruchs läfst sich für die Mainlinie feststellen, wo die „Stadt Frankfurt" 1828 601 und 1829 schon 7491 Centner transportierte. Noch weit gröfser sind die Zahlen auf der niederrheinischen Strecke, wo die holländischen Boote (Stadt Nymwegen, Stadt Köln und Herkules) 1829 insgesamt 181842 Centner beförderten. Von letztgenannten Schiffen war der Herkules zum Schleppen anderer Fahrzeuge eingerichtet und vermochte, abgesehen von der eigenen Ladung mit 2400 Centner, 4—6 Boote à 5—7000 Centner bergwärts zu ziehen.

Auch die Personenbeförderung blieb stetig im Wachsen. Gleich im ersten Betriebsjahr hatten die beiden Schiffe der kölnischen Gesellschaft 7393 Reisende zu Berg und 11231 zu Thal geführt, mithin zusammen 18624 Personen, die 55841 Thaler, 13 Sgr., 2 Pf. für die Fahrten zu entrichten hatten[2]. Namentlich der gebildetere Teil des Publikums liefs sich durch die kleinen Unfälle nicht schrecken und wurde den Dampfbooten immer mehr zugethan. Es war einmal die Schnelligkeit der Beförderung, die den Reisenden zusagte; in 8—10 Stunden[3] ohne Aufenthalt von Köln bis Mainz zu fahren, hätte man sich wenige Jahre früher kaum träumen lassen. Nicht weniger war die grofse Bequemlichkeit geschätzt, die die neuen Schiffe ihren Passagieren boten. Die Fahrzeuge hatten für ihre Gäste ein grofses Deck zum promenieren, sie besafsen elegant eingerichtete Pavillons und Kajüten[4], in denen man sich beschäftigen konnte, und ermöglichten eine gute Verköstigung zu billigen Preisen[5]. Selbst das Geräusch der Maschinen, vor dem man sich anfangs sehr gefürchtet hatte, wurde bald nicht mehr unangenehm empfunden. Bekannt war in jenen Tagen die Schilderung, welche der damals gefeierte Dichter Matthisson von seiner Rheinreise entwarf. „Man kann sich," so schrieb er auf der „Concordia" am 16. Mai 1827[6], „nichts Eleganteres und Bequemeres denken, als dieses Dampfschiff, welches den schönen Namen von Schillers Glocke führt.

[1] Vgl. Herman a. a. O. S. 90. In dem erwähnten Bericht der Kölner Gesellschaft wird für 1827 die Centnerzahl sogar auf 57135 angegeben.
[2] Vgl. Bericht der Kölner Gesellschaft für 1827 S. 8 und A. d. M. H.K. § 4208.
[3] Vgl. weitere Angaben bei Herman a. a. O. S. 90 ff.
[4] Die „Concordia" und „Friedrich Wilhelm" hatten eine Länge von über 130 und eine Breite von 16 Fufs.
[5] Vgl. Beilage 15; Bericht a. a. O. S. 7, 8; Herman a. a. O. S. 75, 76.
[6] Bericht a. a. O.

Vom Morgen bis zum Abend kannst du für Leib und Seele das gemächlichste Leben darin treiben. Stünden die alten Sybariten wieder auf, sie würden es kaum irgendwo sich besser wünschen. Für Alles ist gesorgt. Auch eine kleine Bibliothek steht dem Reisenden zu Gebot. Die Möbel sind so zierlich, wie man sie nur in Palästen zu sehen gewohnt ist: angenehmer sich durch die Welt bewegen als auf einem solchen Dampfschiffe, mag auch der lebhaftesten Phantasie kaum erträumbar sein".

Nicht so glücklich, wie die Dampfschiffahrt sich bei dem Publikum eingeführt hatte, gestaltete sich ihr Verhältnis zu dem bisherigen Schifferstand. Es war ja nicht gut möglich, dieselben Leute, die seither auf Segelschiffen gedient hatten, nun ohne weiteres auf Dampfbooten zu beschäftigen. Für gewisse Funktionen waren sie dorten überhaupt nicht zu verwenden, weil man dafür, z. B. zur Überwachung und Bedienung der Dampfmaschinen, nur gelernte Mechaniker brauchen konnte. Für die Gesellschaften war es wirklich nicht leicht, ordentliches Personal zu erhalten; namentlich zu Anfang mufsten sie verhältnismäfsig hohe Löhne zahlen. Die Gesamtausgaben für Bedienung eines niederrheinischen Dampfschiffes wurden auf 11740 fl. pro Jahr geschätzt[1]. Davon entfielen als Gehalt mit Kost für den Maschinisten 1600 fl., dessen Gehilfen 1000 fl., den Kondukteur 1200 fl., den Kapitän 950 fl., den Steuermann 580 fl., dessen Gehilfen 430 fl., den Zimmermann 500 fl., vier Matrosen zusammen 1500 fl., 5 Stocher zusammen 2500 fl., 2 Knechte zum Aufpassen 380 fl., einen Koch 470 fl. 2 Jungen 380 fl., einen Deckjungen 250 fl. Aus diesen Angaben erhellt, wie wenig man anfangs mit dem Personal hauszuhalten wufste, dafs man viel mehr Leute anstellte, als der Betrieb wirklich erforderte, und wie teuer die Beschaffung der technisch geschulten Kräfte zu stehen kam. Nicht nur, dafs der Maschinist den absolut höchsten Gehalt erhielt und sein Gehilfe mehr als der Kapitän, wurden selbst die Heizer besser bezahlt als die Matrosen, obwohl jene gelernte Schiffer waren.

Ganz die gleichen Erscheinungen zeigen sich beim Betrieb der preufsisch-rheinischen Gesellschaft[2]. Diese mufste 1827, wo ihre Schiffe nur wenige Monate gingen, 13781 Thaler für deren Mannschaften verausgaben. Diese hohen Kosten entstanden zum Teil dadurch, dafs Maschinisten, Kondukteure, Kapitäne etc. vor Einrichtung des aktiven Dienstes nach Holland geschickt werden mufsten, um sich in ihren kommenden Verrichtungen einzuüben, zum Teil auch dadurch, dafs in den

---

[1] Über diese Berechnung vgl. Herman, Adrefsbuch 1827 S. 39 ff.

[2] Vgl. Bericht des Verwaltungsrats vom 15. April 1828 (A. d. M. H.K. § 4232) S. 9, 13.

ersten Monaten des Dienstes beaufsichtigende niederländische Maschinisten und Kapitäne auf den Schiffen gegenwärtig waren, um die Fahrten sicher zu stellen. Doch gelang es der Direktion schon 1828, die teueren, von der niederländischen Gesellschaft überlassenen Leute durch einheimisches, billigeres Personal zu ersetzen, die Bemannung etwas mehr dem wirklichen Bedürfnisse anzupassen und, was am bedenklichsten war, die Löhne der Matrosen und Stocher um vieles herabzudrücken.

Noch mehr Schwierigkeiten machte die Beschaffung von Steuerleuten für die Dampfboote. Die Gesellschaften konnten und wollten sich nicht darauf einlassen, jedesmal einen anderen der für bestimmte Strecken, und zwar für Berg- oder Thalreise patentierten Leute an Bord zu nehmen, zumal sie den Unfall[1] der „Concordia“ im Binger Loch am 11. September 1827 auf die Ungeschicklichkeit eines solchen Mannes zurückführten. Allein es bedurfte erst eines ausführlich begründeten Gesuches, längerer Schreibereien[2] und des Hinweises, daſs bei der Schnelligkeit des Schiffslaufes und der leichten Beweglichkeit des Steuerruders Leute mit seiner Führung betraut werden müſsten, die seine Verwendung täglich übten, bis ihr für die Mittelrheinstrecke gestattet wurde, aus der Zahl der dort eingeführten Steuerleute einige zum dauernden Lotsendienst auf Berg- und Thalreisen auszuwählen, die sich dann aber auf diese Beschäftigung beschränken und anderen Schiffen, von Notfällen abgesehen, fernbleiben sollten.

Die Thatsache, daſs bei den Dampfbooten die Berufsangehörigen nur in wenigen, nicht einmal den bestbezahlten Stellungen ankommen konnten, stimmte den zünftigen Schifferstand, der sich durch die neue Betriebsweise in seiner Existenz bedroht fühlte, natürlich für diese nicht günstiger. Andererseits war er auch zu der kapitalistischen Beteiligung bei den Gesellschaften nur in seltenen Fällen zu bewegen. Obschon letztere bei der Konzessionserteilung verpflichtet wurden[3], einen Teil ihrer Aktien den Schiffern anzubieten, und obschon dies beispielsweise durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main in der liberalsten Weise geschah[4], lieſsen sich nur ganz wenige Schiffer zur Übernahme einiger Aktien bewegen. Die meisten erklärten teils aus wirklichem Geld-

[1] Vgl. oben S. 207.

[2] Vgl. Gesuch vom 15. September 1827, Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. September und Entscheid der Provinzialregierung vom 2. Oktober 1827 in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127 M.St.A. und oben S. 138.

[3] Vgl. oben S. 201.

[4] Vgl. Schiffahrtsakten 1826 M.St.A. Die Mainzer Gesellschaft lieſs eine Anzahl von Exemplaren ihrer Statuten an Schiffer verteilen, damit diese sich über sie unterrichten konnten. Trotzdem nahm von 20 Mainzer Schiffern, die aufgefordert wurden, nur einer wenige Aktien.

mangel, teils aus der Furcht kleiner Leute, bei einem Unternehmen, dessen Entwickelung sie nicht überschauen konnten, ihr Geld zu verlieren, dafs sie sich nach ihren Verhältnissen der Aktien nicht bedienen könnten. Die grofsen Umwälzungen, die die Rheinschiffahrt durch Verwendung der Dampfkraft bei Beförderung der Fahrzeuge erfuhr, wurden durch intelligente, kapitalkräftige Grofskaufleute getragen; sie mufsten bei der dauernden Zurückhaltung des alten Schifferstandes jenen allein direkt oder indirekt Nutzen bringen.

Den geschädigten Schiffern blieb nur eine Möglichkeit, dem drohenden Verhängnis zu entgehen. Diese lag in dem Versuch, das seitherige System des Fahrtenbetriebes mit der neuen Weise konkurrenzfähig zu erhalten. Die Niederländer gingen dabei am praktischsten vor[1]; sie errichteten von der holländischen Grenze bis Köln Pferde-Relais, an denen stets frische Zugtiere zur Verfügung standen. Damit brachten sie es zu einer merklichen Beschleunigung ihrer Transporte, so dafs die Strecke von Holland bis Köln[2], die seither etwa 14 Tage beansprucht hatte, nunmehr, dank der Konkurrenz des Dampfes, mit den alten Fahrzeugen in 5—6 Tagen zurückgelegt wurde. Viel weniger Spannkraft zeigten die mittel- und oberrheinischen Genossen. Ihr ganzes Bestreben ging dahin[3], die Einführung der Dampfschiffahrt zu vereiteln, und als sich dies unmöglich zeigte, hofften sie wenigstens auf den baldigen Verfall des Unternehmens für ihre Stromteile.

Ihre Gesinnungen und Anschauungen spiegeln sich am besten in Gutachten wieder, die der Verwaltungsrat der Mainzer Schiffergilde in den Jahren 1826 und 1827 abgab[4]. Im ersten Falle war ihm nach Wunsch der hessischen Regierung die Frage nahegelegt worden, wie die Dampfschiffahrt unter möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu verwenden sei[5]? Die ausführliche Antwort zielt im wesentlichen dahin, jene könne überhaupt nicht dauernd bestehen. Wenn auch die Dampfschiffahrt hinsichtlich ihrer Kraft und Schnelligkeit die allgemeine Bewunderung errege, so dürfe man ihnen „als praktisch erfahrenen Schiffern", die seit einer langen Reihe von Jahren den Rhein befahren hätten, doch glauben, dafs dieser Strom nicht in allen Teilen den Betrieb mit Dampfschiffen zulasse. Namentlich der Mittelrhein

---

[1] Vgl. Schirges, der Rheinstrom S. 74; Handelskammer zu Mainz S. 33, 34.

[2] Für die Strecke Köln-Mainz brachte die Kölner Handelskammer eine ähnliche Einrichtung in Vorschlag, fand jedoch bei der Mainzer Handelskammer keine Unterstützung, weil diese meinte, es sei Sache der Schiffer, eine derartige Mafsregel ins Leben zu rufen. Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 34.

[3] Vgl. oben S. 203.

[4] Vgl. zum folgenden A. d. M. H.K. § 4210.

[5] Gutachten vom 2. März 1826 a. a. O. Siehe Beilage 11.

zwischen Köln und Bingen eigne sich bei gewöhnlichem Wasserstande keineswegs zu seiner Einführung, und auch die Linie Schröck bis Strafsburg sei nicht zu rechnen [1]. Zu allem Überflufs könne man ja den Dampfschiffen unter gewissen Beschränkungen hinsichtlich der Zahl der Fahrten etc. eine Probezeit von einem Jahre gewähren, innerhalb welcher sich zweifelsohne die Unverwendbarkeit dieser Betriebsart klar erweise.

Als das Jahr vorüber war und die Dampfschiffahrtsgesellschaften selbst über eigenes Erwarten glücklich abgeschlossen hatten, da sollte dieselbe Körperschaft wieder zur Beratung zusammentreten. Freilich war diesmal die Frage schon ganz anders gestellt, nicht wie sich die Dampfschiffahrt verwenden lasse, sondern wie die Segelschiffahrt in ihrer Konkurrenz mit den Dampfschiffen zu erhalten und zu fördern sei, und ob man im Rahmen der noch geltenden Octroikonvention etwa durch Einrichtung von Schnellfahrten mit abgekürzter Ladefrist, Ablösestationen für die Leinpferde etc. Erfolge erzielen könne? Diesmal ist die Stimmung noch viel gedrückter als im vergangenen Jahre. Vollkommene Hoffnungslosigkeit spricht fast aus jeder Zeile des erstatteten Gutachtens [2]. Eigentliche Vorschläge, wie die Segelschiffahrt konkurrenzfähig zu erhalten sei, wissen die Schiffer überhaupt nicht zu machen; sie klagen nur über die aufserordentlichen Begünstigungen, die man der Dampfschiffahrt gewähre und bitten, man solle sie, die doch zunächst als Personen-Post eingerichtet sei, bezüglich der Warenladungen Beschränkungen unterwerfen, wie man es früher mit den Diligencen im Artikel 24 des Reglements von 1815 gehalten habe [3]. Auch möge man ihre Frachttaxen erhöhen, die Gildeschiffer gegen Eingriffe der Kleinschiffer schützen, die Erhebung der Octroigebühren für die Segelfahrten wie bei den Dampfbooten [4] vereinfachen und die drückenden Rekognitionsgebühren ermäfsigen. Die letzten zwei Wünsche

[1] In letzterem Punkte haben sie insofern Recht behalten, als die Dampfschiffahrt auf dem Rhein oberhalb Mannheims nach jahrzehntelangen Versuchen wegen der schlechten Wasserverhältnisse fast gänzlich eingestellt wurde und erst nach den bedeutenden Stromverbesserungen der jüngsten Zeit wieder mit Erfolg betrieben werden konnte.

[2] Gutachten vom 27. August 1827 a. a. O. Siehe Beilage 12. Das vom Kölner Gilderat in gleicher Angelegenheit begehrte Gutachten blieb aus. (Vgl. Schreiben Ockharts, des Mitglieds der provisorischen Verwaltungskommission, vom 21. April 1828 a. a. O.)

[3] Aufserdem forderte man, freilich vergeblich, die Dampfschiffahrtsgesellschaften sollten für ihre Fahrten Beiträge zur Unterstützungskasse der Gilden zahlen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[4] Die Dampfboote entrichteten zur Vermeidung von Aufenthalt beispielsweise die ganzen Gebühren zu Berg von Köln bis Koblenz auf dem Erhebungsbureau zu Köln auf einmal, ohne an den Zwischenstationen zu halten.

berührten Punkte, die auch die Mainzer Handelskammer lebhaft befürwortete[1].

Noch weitere Reformgedanken kamen in den nächsten Jahren zum Ausdruck[2]. Man überlegte, wie man auf diese oder jene Weise die Zahl von Schiffern einschränken könne, plante, dafs die Gildenangehörigen bei Warensendungen auf dem Mittelrhein gemeinsame Sache machen sollten gleich dem Jachtschifferverein und ähnliches mehr. Alle diese Vorschläge hätten, selbst wenn sie sich verwirklichen liefsen, keinesfalls dauernden Erfolg versprochen. Die Frage, ob Dampf, ob Segel mufste ausgetragen werden, wie der Streit zwischen natürlichem und gezwungenem Umschlag, zwischen Gewerbefreiheit und Gildezwang. Bei einer Betriebsweise, in der die manuelle, künstlerische Geschicklichkeit des einzelnen vor der Gesamtleistung zurücktrat, mufste die unvollkommene Technik im wirtschaftlichen Daseinskampf erbarmungslos unterliegen. Der endgültige Sieg des Fortschritts konnte verlangsamt, verzögert, aber nicht ewig aufgehalten werden. In der That scheinen die grofsen Umwälzungen des Verkehrswesens im 19. Jahrhundert nicht als plötzliche Umkehrungen von heute auf morgen, sondern als langsam, aber stetig sich vollziehende Wandlungen, die sich über Jahrzehnte erstrecken. Trotzdem blieb dem rheinischen Schifferstand die Bedrängnis, das sociale Elend, wie es die Umwandlung eines Gewerbes vom Kleinbetrieb in kapitalistische Grofsunternehmung, als welche sich die Dampfschiffahrt im wesentlichen von Anfang an erweist, für ganze Menschenklassen mit sich bringt, in keiner Hinsicht erspart. Wenn auch auf einzelnen Linien in den ersten Jahren die alten Fahrzeuge sich noch erfolgreich behaupten konnten[3], wurden sie doch mehr und mehr verdrängt, bis sie endlich vom ganzen Strome verschwunden waren.

Die neue Unternehmung wurde gleich bei ihrer Einführung von den Kreisen, die nicht unmittelbar an ihr beteiligt waren, freudig begrüfst. Am selbstverständlichsten erscheint die zustimmende Haltung bei den Organen des Handelsstandes, die, wie die Kölner und, nach anfänglichem Zögern, auch die Mainzer Handelskammer, der neuen Betriebsweise vollauf zugethan

---

[1] Gutachten der Handelskammer vom 1. Mai 1828 a. a. O. Siehe Beilage 13.

[2] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[3] Beispielsweise hat die Güterbeförderung durch das Mainz-Frankfurter Marktschiff in den ersten Jahren nach Einführung der Dampfschiffahrt zugenommen. Die Dampfschiffahrt hatte den Güterzug auf dem Rhein vermehrt, das für den Main bestimmte Boot, die „Stadt Frankfurt" war aber für Warenladungen nicht eingerichtet, und so kam denn der nach Frankfurt bestimmte Zuzug dem Marktschiff zu gute, das billiger als die konkurrierenden Eilwagen war. Vgl. Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1830, bes. Schreiben der Provinzialregierung vom 5. Januar 1830.

waren [1], da die durch sie vertretenen Interessentengruppen zum mindesten indirekten Nutzen gewannen. Aber auch die städtischen Verwaltungen, die niederen und höheren Regierungsbehörden waren der Verkehrsentwicklung günstig gestimmt. Dafs sie sich zu einzelnen Mifsgriffen verleiten liefsen, darf ihnen bei Behandlung von Verhältnissen, deren Tragweite damals niemand überschauen konnte [2], nicht allzu schlimm angerechnet werden; im allgemeinen haben die Provinzialbehörden, städtischen Verwaltungsorgane, wie vor allem die Centralkommission, die den Ausgleich der alten mit den neuen Einrichtungen erstrebte, die zugleich auf „möglichste Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden“ drang, fördernd und segensreich in die Verkehrsgestaltung eingegriffen. Das über die materiellen Sonderinteressen erhabene Beamtentum der Rheinuferstaaten hat an der Erfüllung einer bedeutenden Kulturaufgabe merklich mitgeholfen.

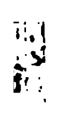
---

[1] Vgl. Beilage 13.

[2] Schrieb doch die Mainzer Handelskammer am 8. Dezember 1825 kühnlich: „Der Gedanke, die jetzt bestehende Schiffahrt durch die Dampfschiffahrt ganz verdrängen zu wollen, kann keinem vernünftigen Menschen einkommen“. Handelskammer zu Mainz S. 131.

Dritter Abschnitt.

Von der Rheinschiffahrtsakte 1831 bis zu ihrer Neugestaltung 1868.



Erstes Kapitel.

Die Übereinkunft der Uferstaaten vom Jahre 1831 und deren Einwirken auf die Fortentwicklung der Rheinschiffahrtsverhältnisse.

§ 14.

a. Abschlufs und Inhalt der Schiffahrtsakte.

Mitten unter den gewaltigen Umwälzungen, welche die Einführung der Dampfschiffahrt im rheinischen Verkehrswesen hervorrief, kam zwischen den Uferstaaten des Stroms die Übereinkunft zu stande, welche die Forderungen des Wiener Kongresses endlich verwirklichen sollte. Am 31. März 1831 wurde zu Mainz die Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet, deren Grundideen bis auf den heutigen Tag mafsgebend blieben.

Wir verfolgten oben, wie die Centralkommission ihre Beratungen abbrechen mufste, da jede Hoffnung auf eine Verständigung zwischen Preufsen und den Niederlanden geschwunden schien. Wenn der erstgenannte Staat dachte, durch Intervention der Vertragsmächte dennoch bald zum Ziele zu kommen, hatte er sich getäuscht. So entschieden England, das schon 1822 auf dem Kongrefs zu Verona[1] Beschwerden wegen des ungehinderten Warendurchzugs durch die Niederlande erhoben hatte, seine Wünsche unterstützte, so sehr sich beispielsweise auch Österreich in gleichem Sinne bemühte, von Holland waren nur breite Darlegungen und ausweichende Erwiderungen, kein Verzicht auf seine Ansprüche zu erlangen[2].

Man gedachte daher unter dem Zwang der Umstände, die Besprechungen innerhalb der Centralkommission von neuem

---

[1] Vgl. Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. Seite 784.

[2] Vgl. Oppenheim, Der freie Rhein S. 152, 153 und die dortigen Verweisungen.

aufzunehmen. Bayern machte zur Erleichterung eines derartigen Entschlusses Vergleichsvorschläge, die mit Übergehung der „ultrafluvialen“ Streitpunkte zunächst die Erledigung der übrigen Fragen eines Schiffahrtsreglements im Sinne der Wiener Konvention anstreben sollten. Holland zeigte sich bei Wiederbeginn der Verhandlungen zu thatsächlichen Zugeständnissen geneigt, wollte aber von dem seither verteidigten Principe nicht abgehen[1]. Sein Vertreter erklärte, dafs er zwar unerschütterlich an dem Grundsatz festhalte, die freie Schifffahrt im Sinne der Wiener Akte sei auf den Lauf des Flusses selbst beschränkt und lasse sich keineswegs über denselben hinaus, d. i. auf die Fahrt bis in die offene See und umgekehrt, ausdehnen, dafs er aber gerne bereit sei, durch neue „mit der Würde der niederländischen Krone und den wesentlichsten Interessen des Königreichs zu vereinigende Konzessionen dazu beizutragen, die Rheinangelegenheit in dem Interesse der Gesamtheit der Beteiligten zu einem baldigen und glücklichen Ende zu bringen“. Neben der bereits früher eingetretenen Herabsetzung der Transitgebühren für eine Reihe von Artikeln und teilweiser Regelung der Abgabenerhebung nach dem Gewicht der Güter, neben dem Versprechen, die Transitprohibitionen fast ausnahmslos abzuschaffen, die Waal anstatt des Lek als Rheinfortsetzung zu betrachten und die zustehenden Schiffahrtsgebühren zu vermindern, wollten die Niederlande auch Formalitäten und Kosten, die mit dem Umschlag in ihren Seehäfen verbunden waren, von nun an beseitigen, insbesondere auf Erhebung der „Syndikatsabgabe“ und der „Plombage“ verzichten, beziehentlich letztere durch eine kostenlose Schiffsbegleitung ersetzen.

Wenn der die Rheinmündungen beherrschende Staat sich somit auch in Punkten nachgiebig zeigte, deren Gewährung er noch vor wenig Jahren entschieden verweigert hätte, so blieben ihm doch noch Mittel genug, die allgemeinen Schiffahrtsinteressen seiner Handelsschutzpolitik unterzuordnen. Folgerichtig mufste Preufsen die holländischen Anerbietungen zurückweisen und auf dem seither eingenommenen Standpunkte verharren. Wirklich gab es ohne Zögern seine Meinung dahin zu Protokoll[2], dafs, „solange das Princip, welches die Grundlage des ganzen Reglements bilde, von einem der vorzüglich beteiligten Staaten bestritten werde, es ratsamer erscheine, die Aufmerksamkeit darauf zu richten, wie diesem Princip selbst seine Gewähr und Anerkennung bereitet werde, als eventuelle Verhandlungen über Gegenstände zu pflegen, die, so einfach die Vereinbarung

---

[1] Vgl. 352. Protokoll der Centralkommission vom 26. März 1825. (Steindruck im M.St.A.)

[2] Vgl. die ausführliche Darlegung im 355. Protokoll vom 13./16. April 1825 (Steindruck im M.St.A.)

darüber sein werde, wenn einmal die Grundlage feststehe, doch, solange diese fehle, nur zu leicht als Vorwände benutzt werden könnten, das wahre Ziel aus den Augen zu rücken."

Von dieser Ansicht konnte es auch nicht lassen, als die niederländischen Verordnungen vom 10. September 1826 und 1. März 1827 die gemachten Versprechungen hinsichtlich der Schiffahrtserleichterungen gröfstenteils erfüllten[1]. Durch sie wurden die Verhältnisse provisorisch dahin geordnet, dafs der freilich stark versandete Lek dem konventionellen Rhein gleichgestellt und nach den nämlichen Regeln verwaltet ward und pour la navigation des bateaux du Rhin depuis Krimpen jusqu'en pleine mer, et depuis la mer jusqu'à Krimpen, für den Übergang der Schiffe vom Flufs zur offenen See, gewisse Erleichterungen geschaffen wurden.

Da man in den Sitzungen der Centralkommission, wo Hessen und Bayern mit Preufsen stimmten, während Baden und Nassau sich auf die holländische Seite neigten, nicht voran kommen konnte, suchten demnächst die Vertreter der beiden Hauptwidersacher in „Partikularverhandlungen" zur ersehnten Verständigung zu gelangen. Als im Laufe der nächsten Jahre die Vorstellungen der Grofsmächte immer dringender wurden[2], als die Entwicklung der Dampfschiffahrt zeigte, dafs das Festhalten an den alten Rechten nicht mehr dieselbe Bedeutung wie früher habe, begann Hollands starre Energie zu erlahmen[3]. 1829 liefs es sich endlich zum geforderten Nachgeben bewegen und einigte sich mit Preufsen bez. des Entwurfs einer „Übereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und einer auf die Schiffahrt dieses Flusses sich beziehenden Ordnung." Nachdem er von der Centralkommission gründlich durchberaten[4] und den einzelnen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet worden war, wurde der Vertrag am 31. März 1831 glücklich abgeschlossen und am 16. Juni 1831 zu Mainz feierlich ratifiziert[5]. Planmäfsig ist die neue Rheinschiffahrts-

---

[1] Das arrêté vom 1. März 1827 ist dem 411. Separatprotokoll der Centralkommission vom 31. März 1827 beigegeben. Abdruck desselben bei Herman, Adrefsbuch 1828 S. 41—58. Abschrift in deutscher Übersetzung in A. d. M. H.K § 4011.

[2] Noch im Jahre 1830 richtet Charles Grant im brittischen Unterhause wegen der Rheinschiffahrt Anfragen an das Ministerium Robert Peels. Vgl. Oppenheim, Der freie Rhein S. 153; Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. S. 784.

[3] Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 148; über die Streitschriften jener Tage, bes. Op den Hoofs „Etwas über die Rheinschiffahrt" und die „Widerlegungen" derselben vgl. ebenda S. 148 Anmerkung 1 und Rau, Volkswirtschaftspolitik S. 274 Anm. 6.

[4] Die Vorlage des Entwurfs erfolgte von niederländischer Seite am 19. August, von preufsischer Seite am 31. Oktober 1829; vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 140.

[5] Das Protokoll über den Ratifikations-, Auswechselungs- und Hinterlegungsakt wurde dem 521. Separatprotokoll der Centralkommisson als

ordnung am 17. Juli des nämlichen Jahres vollzogen worden.

Der Vertrag liefs ausdrücklich alle im Anschlufs an die Wiener Akte erhobenen Streitfragen sowie deren Folgerungen unberührt[1] und brachte lediglich „auf der Grundlage eines Gesamtinbegriffs gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem Vorbehalte, dafs diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle", eine Vereinbarung über diejenigen Mafsregeln und reglementarischen Bestimmungen, deren die Rheinschiffahrt nicht länger entbehren konnte. Er zerfiel in X Titel, die sich wieder in 109 Artikel gliederten[2].

Der erste Titel giebt die allgemeinen Richtlinien unter Berücksichtigung der einzelnen Zugeständnisse und Verabredungen. Die Schiffahrt auf dem Rheinstrom in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Flufs schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, „völlig frei sein" und in Bezug auf den Handel niemand untersagt werden können, wobei als Fortsetzung des Rheins innerhalb der Niederlande Lek und Waal betrachtet werden[3]. Kein Schiff, das im Eigentum von Unterthanen der Uferstaaten steht, kann beim Übergang aus dem Flufs in das offene Meer oder umgekehrt zum Löschen oder Umladen gezwungen werden. Sollten die bezeichneten Stromarme künftig irgendwie unbenutzbar werden, dann wird Holland dem Rheinhandel eine andere fahrbare Wasserstrafse anweisen.

An die Stelle der seitherigen holländischen Transitgebühren tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von 13¼ Centimes pro Centner für die Bergtour und 9 Centimes für die nämliche Quantität bei der Thalreise[4]. Doch wird neben etlichen weniger drückenden Formalitäten, die sich in der Hauptsache auf Verbleiung der Warenräume in den Schiffen und auf kostenlose Begleitung derselben durch Kontrollorgane beziehen[5], gehörige Deklaration und Verifikation über den Be-

---

Anlage beigegeben. Abdruck desselben bei Herman, Sammlung der Gesetze II S. 77, 78. Über die Daten der Ratifikation durch die einzelnen Staaten vgl. Herman a. a. O. Titelblatt.

[1] Über den Umfang der gegenseitigen Zugeständnisse vgl. Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. e S. 785, 786.

[2] Vgl. Abdruck in Gesetzessammlungen der einzelnen Staaten; Gesetzsammlung für die kgl. preufs. Staaten, Jahrgang 1831 S. 73 ff. mit nebeneinander stehendem deutschen und französischen Text. Der deutsche Wortlaut findet sich auch bei Meyer, Staatsakten S. 408 bis 436; Herman, Sammlung der Gesetze II, S. 1—76; Rhenus 1859 S. 1 bis 67; Schirges, der Rheinstrom S. 155—206 mit Anhängen I—XLVI S. 199—348.

[3] Art. 1—3.

[4] Art. 4, 6, 8.

[5] Art. 4, 39.

stimmungsort der Güter oder die Nationalität des Schiffes verlangt[1].

In Erwiderung dieser Zugeständnisse verpflichten sich die Regierungen der übrigen Uferstaaten, die bereits durch die Wiener Kongreſsakte für den ganzen Lauf des Flusses verabredete allgemeine Befreiung von Transitgebühren zu Gunsten der niederländischen Schiffe auf den Wassertransport solcher Waren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitieren, insoweit letzteres ohne Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte geschehen kann[2]. Auſserdem machen sie sich anheischig, längs ihrer Stromstrecke Freihäfen anzulegen, deren Einrichtung insbesondere für Köln, Düsseldorf, Biebrich und Oberlahnstein, Mainz, Mannheim, Speier und Straſsburg[3] verlangt, aber wenig später auch noch für andere Orte gewährt wurde[4]. Den Uferstaaten der Nebenflüsse sollten unter ähnlichen Bedingungen die gleichen Vorteile eingeräumt werden[5].

Schlieſslich durfte in vielen Beziehungen, wie bei Erhebung der Tonnen-, Lotsen-, Leuchtturmgebühren, bei Notlandung zwecks Unterbrechung der Fahrt, bei Stillliegen zwecks Überwinterung für die Flaggen sämtlicher Uferstaaten kein Unterschied gemacht werden[6].

Wenn solche Bestimmungen endlich, nach all' den Kämpfen und Verhandlungen, die Behinderung oder gar das Verbot der Rheinschiffahrt in Rücksicht auf den Handel untersagten, so war diese damit noch nicht von finanziellen Lasten befreit. Titel II der Akte von 1831 handelt ausführlich von den Rheinschiffahrtsabgaben und den Mitteln, sich der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

An Schiffahrtsabgaben[7] verbleiben: die „Schiffsgebühr" (Rekognition) für jedes Fahrzeug, dessen Ladungsfähigkeit auf 50 Centner und höher steigt, und die „Zölle von der Ladung", die nach dem Centnergewicht bezahlt werden. Zu diesem Behufe wurde, um das zeitraubende Wiegen zu vermeiden, die „Aichung" überall beibehalten oder eingeführt[8]. Auſser den seitherigen Erhebungsämtern waren solche für die Thalfahrt

---

[1] Art. 5, 7.

[2] Art. 9.

[3] Art. 10. Für das entrepôt zu Straſsburg wurden einige Einschränkungen getroffen; vgl. darüber und die damit zusammenhängende Öffnung der Illschiffahrt. Schirges, Rhein S. 163, 204—206; Herman, Sammlung II S. 69—76; Meyer, Staatsakten S. 454, 455.

[4] Vgl. Schirges, Rhein, Anh. III S. 220.

[5] Art. 11, 45.

[6] Art. 12, 13.

[7] Art. 14.

[8] Art. 17.

auf holländischem Gebiet in Lobith, Vreesvyk, Tiel, für die Bergfahrt in Gorcum, Tiel, Krimpen und Vreesvyk zu errichten.

Da die Festsetzung der Gebühren für die verschifften Waren nur auf den aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, ungenauen Angaben beruhte, sollte der Rhein baldigst von neuem vermessen und der Tarif sodann nach der Länge der ermittelten Entfernungen verbessert werden [1]. Die „ganze Gebühr“ wurde ähnlich wie schon in der Octroikonvention für eine Reihe von Artikeln herabgesetzt, und weitere Ermäßigungen waren für die Zukunft in Aussicht gestellt [2]. Alle anderen Normen über Vollzug der Erhebungen, Art der Zahlungen, über Manifeste (Frachtbriefe oder Konossemente) mit Angabe der Gattung, des Gewichtes und Bestimmung der Waren, über Verpflichtung der Staaten, die Einnahmen nicht zu verpachten, sondern für eigene Rechnung erheben zu lassen etc., entsprechen durchaus den Grundsätzen der Wiener Akte, wie sie in Fortbildung der Octroikonvention festgestellt worden waren [3].

Der III. Titel [4] regelt die Grenzen zwischen der Durchzugsfreiheit und den für die Uferstaaten geltenden Zollgesetzen. Die Mautvorschriften eines Landes sollen nur in Anwendung kommen, wenn Waren zur Einfuhr ausgeladen und zur Ausfuhr an Bord gebracht oder von einem Fahrzeug zum anderen umgeschlagen werden; für letzteren Fall bleiben die Zollgesetze aufser Betracht, wenn er sich innerhalb eines Freihafengebiets vollzieht. Will ein Schiffer Waren durch Teile des Rheins führen, in denen die Landeshoheit an beiden Ufern von einem Herrn ausgeübt wird, so ist er zur Erhaltung der Transitfreiheit nur verpflichtet, die Luken an den einzelnen Warenräumen verbleien oder versiegeln zu lassen oder nach Ermessen der Lokalbehörde zur Verhinderung des Schleichhandels Begleiter an Bord zu nehmen.

Der IV. Titel handelt von dem Rechte, die Schiffahrt auf dem Rheine auszuüben. Er beseitigt endlich formell und thatsächlich den Umschlagszwang in jeder Form. Alle Rechte, Privilegien, Gebräuche, die direkt oder indirekt mit ihm zusammenhängen, bleiben ein für allemal abgeschafft, und dürfen auf keine Weise wieder eingeführt werden [5]. Weiterhin werden alle noch bestehenden Gilden und Zünfte aufgelöst [6]. Damit ist der sachlichen Konzession zum Rheinschiffahrtsbetrieb als solchem, wie sie für gewisse Teile desselben seither den Kor-

---

[1] Art. 18.
[2] Art. 19.
[3] Art. 20—35.
[4] Art. 37—48.
[5] Art. 43.
[6] Art. 44.

porationen ausschliefslich verliehen war, der Boden entzogen. Bestehen bleibt dagegen die persönliche Konzessionspflicht für Schiffer, wie sie früher geübt wurde, nur mit dem Unterschiede, dafs ihre Erlangung nach Wegfall der Gildemonopolien einen gröfseren Wirkungskreis eröffnet. Die Erlaubnis zur Ausübung der Rheinschiffahrt wird nunmehr jedem erfahrenen Schiffspatron oder Führer verliehen, der sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten vor der Uferregierung seines Domizils ausgewiesen hat[1]. Das Patent, das ihm hierüber seine Landesobrigkeit ausfertigt, giebt ihm die Befugnis, die Schiffahrt auf dem Rhein ungehindert auszuüben. Alle rechtlichen Unterschiede zwischen grofser, intermediärer und kleiner Schiffahrt sind weggefallen. Die Zahl der Rheinschiffer ist künftig keinerlei Beschränkungen unterworfen, sondern völlig unbestimmt[2].

Die Regelung des Trajektverkehrs, das Übersetzen von einem Ufer zum andern hat mit der Rheinschiffahrtsakte nichts gemein[3].

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports unterliegen nicht mehr der Festsetzung durch irgendwelche Behörden, sondern beruhen, wie dies Titel V auseinandersetzt, lediglich auf der freiwilligen Übereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Auftraggebers. Wie letztere unter mehreren Schiffspatronen oder Führern ohne Rücksicht auf ihren Wohnort die Wahl haben, so bleibt es diesen freigestellt, eine ihnen angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen[4]. Neben dieser Sicherung einer freien Konkurrenz wird die Errichtung von Rangfahrten vorgesehen, nur mit dem Unterschiede gegen früher, dafs die neuen Ordnungen für alle Nichtbeteiligten unverbindlich bleiben. Zwei oder mehrere Handelsstädte können mit einer beliebigen Anzahl Schiffer Verträge auf eine bestimmte Zeit schliefsen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft wie andere in ihrem Interesse liegende Bedingungen feststellen, um den Kaufleuten billige Frachtpreise, dem Schiffer baldige Rückfahrt zu sichern[5]. Alle, die einer solchen Vereinigung angehören, sind verbunden, sich ihrer Ordnung zu fügen, solange sie nicht nach vorheriger Aufkündigung wieder ausgeschieden sind. Dagegen steht es auch an den Plätzen, bei denen dergleichen Rangfahrten eingeführt werden, jedem Schiffer und Kaufmann frei, ob er daran Anteil nehmen oder seinen Eintritt versagen will[6]. Einigen sich zwei Regierungen darüber, dafs an be-

[1] Art. 42, 47.
[2] Art. 45.
[3] Art. 46.
[4] Art. 48.
[5] Art. 49, 51.
[6] Art. 50.

stimmten Tagen ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende mit ihrem Gepäck zu befördern, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren und untersteht, wie die Güterrangfahrten, keiner besonderen Aufsicht durch die Centralkommission[1].

Der folgende Abschnitt (Titel VI) giebt polizeiliche Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels[2]. Es gehören hierher die Bestimmungen über Untersuchung der Fahrzeuge bez. ihrer Tauglichkeit, über die Verladungen, Art und Umfang der Haftung von Schiffspatronen, Sicherungsmafsregeln bei Flöfsungen, Satzungen über die Verwendung von Lotsen u. dergl. mehr. Insbesondere machen die Rheinstaaten sich anheischig[3], alle Sorgfalt auf Instandhaltung der Leinpfade zu verwenden und dieselben nach Bedarf ohne Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder herzustellen. Sie verbinden sich überdies, jeweils für ihre Gebietsstrecke, die nötigen Mafsregeln zu ergreifen, damit die Schiffahrt niemals durch Mühlen, Wehre und sonstige Kunstanlagen gehemmt werde, und damit bei Brücken der Durchlafs von Fahrzeugen oder Flöfsen gegen Zahlung eines mäfsigen, näher festzusetzenden Entgelts so schnell als möglich erfolge.

Titel VII[4] erörtert die Fälle, in denen eine Defraudation von Schiffahrtsabgaben angenommen wird, und bestimmt die Strafe für diese Verfehlungen auf das Vierfache der hinterzogenen Summe.

Titel VIII[5] handelt „von den Gerichten in streitigen Rheinschiffahrtsangelegenheiten“. Er giebt die Normen über die Errichtung von eigenen Rheinschiffahrtsgerichten, deren Urteiler, die Zollrichter, durch die Uferstaaten bestellt werden, umgrenzt zugleich die Zahl der Streitfälle, die bei diesen Gerichten anzubringen sind, und regelt das Verfahren, nach welchem dieselben zur Verhandlung kommen. Wenn die Klage einen Gegenstand im Wert von mehr als 50 Franken betrifft, kann gegen das Urteil erster Instanz Berufung eingelegt werden, über die nach Wahl von der Centralkommission oder einem bestimmten Gerichte der einzelnen Uferstaaten entschieden wird.

Im IX. Titel wird die Verwaltung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten geregelt, soweit sie sich auf Vollziehung der neuen Akte erstreckt. An der Spitze derselben steht auch

---

[1] Art. 52.
[2] Art. 53—70.
[3] Art. 67, 68.
[4] Art. 71—80. Über den später notwendig gewordenen Erlafs von Strafbestimmungen für Übertretungen der Rheinschiffahrtsakte vgl. Übereinkunft Bayerns, Badens, Hessens und Nassaus bei Martens, Nouveau recueil de traités I S. 153—156.
[5] Art. 81—88.

fürderhin die Centralkommission[1], zu der jeder Uferstaat einen Bevollmächtigten beordert. Sie versammelt sich am 1. Juli jeden Jahres in Mainz auf einen Monat, zieht Erkundigungen über Vollzug der Schiffahrtsordnung ein, bringt neue Vorschläge zur Beratung, empfiehlt die Beschleunigung dringender Flufsarbeiten und erstattet ausführlichen Bericht über den Zustand der Schiffahrt und die dabei eingetretenen Veränderungen[2]. Ihre Mitglieder sind nur Agenten der Uferstaaten. Die Beschlüsse werden zwar nach absoluter Stimmenmehrheit abgefafst, erlangen jedoch für die Einzelregierungen erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Kommissarien erteilt haben.

Die Centralkommission ernennt „den Oberaufseher der Rheinschiffahrt“[3] auf Lebenszeit, dessen Gehalt, wie der Bedarf der Kommission, zu den gemeinschaftlichen Kosten der Verwaltung gerechnet wird. Der Oberinspektor leistet den Amtseid vor seinen Wählern in die Hände ihres Präsidenten, er hat seinen Wohnsitz in Mainz und ist dafür in erster Linie verantwortlich, dafs begründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder Schiffer bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde[4].

Unter diesen beiden Organen der Centralverwaltung stehen vier Inspektoren, denen lokal begrenzte Aufsichtsbezirke zugeteilt sind[5]. Dieselben werden von den verschiedenen Uferstaaten bestellt, denen sie auch zur Erfüllung ihrer Funktionen verpflichtet sind. Für den Oberlauf haben Baden und Frankreich, für den zweiten Bezirk Bayern, Hessen, Nassau, für den dritten Preufsen und für den letzten Holland den Aufseher zu ernennen.

Schliefslich sind noch die im Dienste der Landesherren stehenden Beamten der verschiedenen Zollstellen zu nennen[6].

Ihnen wie überhaupt allen Rheinschiffahrtsbeamten ist es untersagt, selbst Handel zu treiben oder sich mit einer Handlung zu verbinden. Nicht einmal als Kommanditgesellschafter oder Teilhaber dürfen sie einem Geschäfte beitreten[7].

Wie in den früheren Konventionen wurden auch diesmal der Rheinzollerhebung und deren Beamten für den Kriegsfall Neutralitätsrechte zugesichert.

Der letzte Titel hat nur den einzigen, aber wichtigen Ar-

---

[1] Art. 89—96.
[2] Vgl. art. 16 der Wiener Konvention.
[3] Art. 92, 95—100.
[4] Als erster Oberinspektor der Rheinschiffahrt wurde 1831 der preufs. Regierungsrat von Auer gewählt. Vgl. Schirges, Der Rheinstrom S. 347.
[5] Art. 101, 102.
[6] Art. 103, 105—108.
[7] Art. 104.

tikel, der erklärt, dafs die Akte blofs mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann und zugleich Anordnungen für ihren Vollzug trifft[1].

Gemäfs des 521. Separatprotokolls der Centralkommission sollte eine Anzahl der vorausgegangenen Protokollarverhandlungen[2], in denen Erläuterungen, Vorbehalte und Vereinbarungen einzelner Staaten niedergelegt waren, zur subsidiären Erklärung und Ergänzung der Rheinschiffahrtsakte herangezogen werden können.

§ 15.

b. Durchführung der Akte und die ihr folgende Neuordnung des Schiffer- und Steuermannswesens.

Die Schiffahrtsakte von 1831 bildet den bedeutendsten Markstein der rheinischen Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert. Endlich hatte die Idee einer ungehinderten Güterbeförderung, die Preufsen, unterstützt durch das gleichgesinnte Hessen, mit rückhaltsloser Energie verfocht, das formale Recht, wie es Holland seit 15 Jahren zähe verteidigte, besiegt. Nicht freiwillig, sondern unterm eisernen Zwang der allgemeinen politischen Lage waren die Niederlande vom Kampfplatz gewichen; für sie gerade noch zur rechten Zeit, denn wenige Monate später ward ihnen ihr bester Trumpf aus den Händen gewunden. Durch die Losreifsung Belgiens wurde Antwerpen, das bis dahin holländischer Hafen gewesen, der schärfste Konkurrent jenes Landes.

Die Rheinschiffahrtsakte blieb seitdem die Grundlage aller Rechtsverhältnisse auf den rheinischen Gewässern. Erst nach einem Menschenalter sollte sie wieder eine tiefer greifende Abänderung erfahren, die sich aber bei näherem Zusehen nicht als principielle Umgestaltung, sondern wesentlich als zusammenfassende Feststellung der in der Zwischenzeit mehr und mehr vollzogenen Wandlungen des Verkehrswesens, insbesondere der Abgabenbefreiung, erweist. Die ersten Jahrzehnte nach der Einführung der Akte von 1831 brachten nur einzelne Ergänzungen in der Form von Zusatzartikeln[3], die notwendige Strafbestimmungen, Anordnungen bezüglich der

---

[1] Art. 109.

[2] Abdruck derselben bei Herman, Sammlung II S. 79—85; Meyer, Staatsakten S. 437—440; das Protokoll findet sich auch lithographiert im M.St.A.

[3] Vgl. über die Supplementarartikel 1 u. ff. Martens, Nouveau recueil XII S. 734; Nouveau recueil général I S. 386; II S. 537—546; VIII S. 576—588; IX S. 172—177; XIII S. 1—9. Die Supplementarartikel I—XVII sind zusammengestellt im Jahresbericht 1844 S. 37—46. Die Artikel I—XX bei Rhenus 1859 S. 67—81. Über die Ratifikationsurkunden derselben vgl. ebenda S. 81, 82.

Verwendung der Transportmittel, Beseitigung des Lotsenzwanges u. dergl. mehr enthielten.

Die Regierungen der Uferstaaten haben mit Verwirklichung der mühsam errungenen Vertragsbestimmungen von 1831 keinen Augenblick gezögert. Wie sie sich bei der Ratifikation und endgültigen Genehmigung derselben beeilten, so wurde auch mit der Durchführung unmittelbar nach dem Vertragsschlusse begonnen. Allerdings dauerte es einige Jahre, bis die neuen Einrichtungen Zeit fanden, sich zu entwickeln und zu festigen, bis es gelang, einzelne Härten abzuschleifen und die getroffenen Anordnungen nach Bedarf zu vervollständigen.

Verhältnismäfsig am leichtesten liefsen sich die Bestimmungen verwirklichen, welche die Schaffung von Aufsichtsbehörden für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bezweckten. Bei der Centralkommission handelte es sich eigentlich nur um Fortführung der Geschäfte, die sie bereits seit 1815 übernommen hatte. Sie hielt die verordneten Sitzungen regelmäfsig ab und erledigte die zur Behandlung kommenden Fragen teils in der Sommerperiode, teils trat sie, wie vorgesehen, nochmals zu einer Novembersitzung zusammen[1]. Seit 1835 verfafste sie auch die ausführlichen Jahresberichte über den Zustand der Rheinschiffahrt und des Rheinhandels, die ursprünglich lithographiert und nur wenigen Behörden zugeschickt[2] wurden, seit 1840 im Druck erschienen und weiteren Kreisen der Interessenten zugänglich waren. Sie geben nicht nur genaue Nachweise über die Menge der in einzelnen Häfen wie im ganzen Stromgebiet verschifften Waren, sondern verzeichnen auch nach Möglichkeit alle rechtlichen und thatsächlichen Veränderungen der Schiffahrtsverhältnisse und werden so zur wertvollsten Quelle für die Erkenntnis des rheinischen Verkehrswesens seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts.

Überwacht von der höchsten Aufsichtsbehörde walteten an Stelle der provisorischen Verwaltungskommission der Oberinspektor von Auer und die Bezirksinspektoren ihres Amtes. Es waren dazu ernannt: für den ersten Bezirk der bisherige Aichkommissar With mit dem Sitz in Strafsburg, für den zweiten der seitherige Verwaltungsrat Wenzel mit dem Wohnsitz in Mainz, für den dritten der frühere Lippeschiffahrtsinspektor Seib, der in Wesel wohnte, und für den vierten Bezirk ein gewisser Dibbetz, der im Haag residierte[3].

---

[1] Z. B. 1832, 1834 ff. vgl. Jahresbericht 1835 S. 104 u. ff.

[2] Bei Übersendung des ersten Jahresberichts an die Mainzer Bürgermeisterei wird in dem Begleitschreiben ausdrücklich betont, die Berichte seien für die Uferstaaten nicht verbindlich, und man solle dafür Sorge tragen, dafs keine Mitteilungen daraus in die öffentlichen Blätter kämen (!).

[3] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 105.

Auch die Rheinzollgerichte wurden überall pünktlich und gleichförmig organisiert und ihre Urteilfinder auf den Inhalt des Traktats von 1831 vereidigt, nachdem die einzelnen Uferstaaten die nötigen Ausführungsbestimmungen in den Jahren 1831—1834 erlassen hatten[1]. Es bestanden auf dem linken Ufer 14 Gerichte in Frankreich mit dem Civiltribunal in Strafsburg als Appellationsinstanz, 5 in Bayern mit den Civiltribunalen zu Landau und Frankenthal und 1 in Hessen (Mainz) mit dem Civiltribunal zu Mainz als Appellgerichten. Auf dem rechten Ufer gab es 5 Gerichte in Baden mit dem Hofgericht in Mannheim, 5 in Nassau mit dem herzogl. Hof- und Appellationsgericht zu Usingen, 22 in Preufsen mit dem Appellhof zu Köln und 11 in den Niederlanden mit dem Appellhof im Haag als Berufungsinstanzen[2].

Die Einführung eines streng juristischen, schnell durchzuführenden Verfahrens für die Behandlung streitiger Rheinschiffahrtsangelegenheiten wurde von Jahr zu Jahr wohlthätiger empfunden. Einen besonderen Vorzug sah man im Wegfall so mancher, nach Gutdünken erlassener Verwaltungsbescheide, weil damit auch den Vorurteilen, die sich immer mehr oder minder an diese Art von Mafsregeln knüpfen, ein Ende gemacht wurde. Übrigens war die Zahl der Octroidefraudationen von Anfang an gering und nahm später noch merklich ab, auch die Verminderung der sonstigen Streitfälle bewies[3], dafs nach 1831 allenthalben auf dem Rheine geordnetere Verhältnisse herrschten[4].

Viel einschneidender als die Organisation der Verwaltung

---

[1] Die Niederlande durch Gesetz vom 9. Juli 1831,
Baden durch Verordnung vom 15. Juli 1831,
Frankreich durch Gesetz vom 21. April 1832,
Hessen durch Verordnung vom 5. Oktober 1831,
Bayern durch Reskript vom 9. März 1833,
Preufsen durch Verordnung vom 30. Juni 1834.

Vgl. Schirges, Rhein S. 342, 343 und Gesetzsammlungen der einzelnen Staaten.

[2] Die Orte der einzelnen Rheinzollgerichte sind verzeichnet im Jahresbericht 1835 S. 100 ff. Die Rheinzollgerichte erfuhren eine kleine Abänderung durch Supplementarartikel VIII, der die Befugnis der Richter nach der lokalen Seite etwas erweiterte (Rhenus 1859 S. 69). Für die hessischen Gerichte erschienen noch: Verordnung vom 18. August 1837 (Reg.Bl. 1837 S. 375); Verordnung vom 6. März 1841 (Reg.Bl. 1841 S. 137) mit Strafbestimmungen; Verordnung vom 15. März 1844 (Reg.Bl. 1844 S. 149), betr. Zuständigkeit des Gerichts bei Streitigkeiten über Gebührenerhebung im Hafen von Mainz.

[3] Die Jahresberichte bringen regelmäfsig statistische Notizen über die Zahl der anhängigen Fälle.

[4] Besondere Abnahme erfuhren die an die Centralkommission gebrachten Berufungen, die von dieser als Appellinstanz nach besonderem Regulativ entschieden wurden (Abdruck desselben bei Schirges, Rheinstrom S. 343—346). Über den Beschlufs der Centralkommission vom 2. August 1836, die Berufungen betr., vgl. Schirges a. a. O. S. 343.

und des Gerichtsverfahrens wirkte die der Rheinschiffahrtsakte unmittelbar folgende Aufhebung des Umschlagsrechts und die Auflösung der Schiffergilden.

Mit dem 17. Juli 1831 wurden die letzten Reste der alten Stapelgerechtigkeit, wie sie Köln und Mainz bis dahin behauptet hatten, endgültig beseitigt. Der Rhein bildete von diesem Momente an eine gemeinschaftliche Handelsstrafse, auf der kein Schiff zu unfreiwilligem Aufenthalte oder zur gezwungenen Umladung veranlafst wurde. Die 19 Freihäfen, die von den verschiedenen Staaten im Anschlufs an Artikel 10 der Konvention zugestanden wurden, waren lediglich zollfreie Niederlagsplätze für Handelsgüter, die ganz nach Belieben benutzt werden konnten. In ihnen durften, ähnlich wie dies schon zu französischen Zeiten in den Freihäfen von Köln und Mainz geschehen war, fremde Waren zeitweise niedergelegt und verladen werden, ohne dafs dieselben für diese Niederlagen, für das Ein- und Ausladen den Zollgesetzen unterworfen gewesen wären. Es war dies eine Vergünstigung, deren Inanspruchnahme vollständig von dem Willen der einzelnen Schiffer und Versender abhing. Köln und Mainz hatten dabei vor den anderen Plätzen nicht das Geringste voraus.

Dafs sich beide nicht leicht in diese neuen Verhältnisse schicken konnten, ist sehr begreiflich. Sie haben unter deren Folgen schwer gelitten und lange gebraucht, bis sie sich von dem zugefügten Schlage erholten. Neben den Mainzer Schiffern und mehr als diese hat der Mainzer Handelsstand unter Aufhebung des Umschlagsrechtes gelitten. Obwohl er sich mit allen Kräften zu wehren suchte[1], mufste er einen grofsen Teil seiner ertragsreichen Speditionsgeschäfte an den Oberrhein und Main abgeben.

Besser war Köln daran, dem für den Verlust des Umschlags, trotz widersprechender Vota der Behörden, durch Friedrich Wilhelm III. mittelst Kabinettsordre vom 14. Juli 1831 auf zwei Jahre eine Rente von je 50000 Thalern[2] bewilligt wurde, unter der einzigen Bedingung, dafs der Freihafen eine bessere Einrichtung erhielte. Späterhin folgten jenen Zahlungen noch mehrere Leistungen der Staatskasse[3], so dafs der städtischen Verwaltung von Köln in den Jahren 1831—1838 insgesamt 232000 Thaler Entschädigungsgelder zuflossen, während Mainz keinen Pfennig zum Ausgleich für seinen Verlust erhielt. Ersteres konnte daher die unmittel-

---

[1] Über die Mafsnahmen des Mainzer Handelsstandes, die Veränderungen, die die neue Akte in der Ordnung der Hafenangelegenheiten verursachte, vgl. A. d. M. H.K., besonders §§ 4796, 6230, 6206.

[2] Vgl. Frankfurter Journal vom 26. Juli 1831 (M.St.B.).

[3] Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 14.



baren Nachteile, wie sie sich auch bei ihm namentlich im Rückgang des Speditionshandels zeigten, leichter ertragen[1].

Unter gröfserem Gesichtspunkte betrachtet läfst sich die Beseitigung des altüberkommenen Zwangsrechtes nur freudig begrüfsen. Damit wurde ein Vorrecht, das verschiedene Städte zum Nachteil der übrigen seit langen Jahrhunderten mifsbraucht hatten, in seinen letzten Ausläufern weggeräumt. Der Kampf um seine Existenz war, wie wir sahen, von beiden Seiten mit Erbitterung geführt worden. Nur Schritt um Schritt wichen seine Verteidiger, und wenn sie auch Ausnahmen und Vergünstigungen zugestehen mufsten, wenn sie vielfache Umgehungen nicht hindern konnten, hatten sie doch noch immer wichtige Teile der hochgeschätzten Gerechtsame zu wahren gewufst. Freilich der Ansturm der freieren Verkehrsauffassung wurde immer gefährlicher, und als gar deren Günstling, die Dampfschiffahrt, welche rasche, direkte Fahrten auf weite Entfernungen erstrebte, sich immer prächtiger entfaltete, da mufste das überlebte Monopol in sich zusammenbrechen. Mochte die schliefslich erfolgte gesetzliche Aufhebung, die schon der Wiener Kongrefs gefordert hatte, den beiden Stationsstädten Schaden bringen, für die Entwicklung des rheinischen Verkehrswesens hat sie sich durchaus segensreich erwiesen.

Etwas langsamer als die Beseitigung des Umschlagszwangs ging die Auflösung der Schiffergilden vor sich, die ebenfalls mit Inkrafttreten der Akte von 1831 ihre Daseinsberechtigung verloren hatten. Es war für die Leute, die zum Teil in gewohnter Berufsthätigkeit grau geworden, sehr hart, sich mit einem Male aller schützenden Privilegien beraubt zu sehen. Man kann es ihnen nicht verdenken, wenn sie sich anfangs nicht recht bescheiden wollten und beispielsweise in Mainz die Bürgermeisterei mit Bitten bestürmten, sie solle für sie doch wenigstens die Ladungen nach Köln bewahren. Die angerufene Behörde[2] mufste ihnen freilich schonungslos eröffnen, sie sehe keine Möglichkeit, ihnen zu helfen, da alle früheren Gildegerechtsamen aufgehört hätten, und das Verhältnis der Schiffer zum Handelsstand lediglich auf freier Übereinkunft beruhe. Allmählich lernten die Gildeschiffer sich fügen, und die Liquidation des Vermögens konnte sich in der durch Artikel 44 der Akte vorgesehenen Weise vollziehen. In Mainz wurden die ersten Schritte dazu bereits in der Generalversammlung vom 26./27. September 1831 gethan. Man beschlofs, alle Ausstände einzuziehen[3] und dieselben, so-

---

[1] Vgl. Wirminghaus a. a. O. S. 15, 38.

[2] Vgl. Schreiben vom 10. August 1831 in A. der M. Schiffergilde M.St.A.

[3] Bezüglich der Schulden erliefs man in verschiedenen Zeitungen eine Bekanntmachung, dafs alle, welche an die Gilde Forderungen

weit sie nicht kündbar waren, baldigst zu veräufsern. Um die Aufteilung des vorhandenen Vermögens indessen nicht allzu lang zu verzögern, sollte jedes Mitglied der Gilde, das seine geschuldeten Beträge immer entrichtet hatte, einstweilen eine Abschlagszahlung erhalten, die sich in den weitaus meisten Fällen auf 100 Franken bezifferte. Im Laufe des nächsten Jahres kamen so an 104 Mitglieder insgesammt 10 324 Frcs. 33 Cts. zur Auszahlung [1].

Erst am 13—16. Januar 1833 wurde dann für die Mainzer Gilde die feierliche Schlufsversammlung abgehalten, in der fast alle Mitglieder wenigstens durch Bevollmächtigte vertreten waren [2]. In Gegenwart des Bürgermeisterei-Adjunkten Heinrich erstattete Sekretär Oechsner den Rechenschaftsbericht. Er legte dar, dafs bei Eintreibung der Gelder Ausstände in Höhe von 3960 Frcs. übrig blieben, und dafs Schiffer Adam Brillmayer aus Bingen davon 1600 Frcs. und Schiffer Jakob Schmutz von Mainz den Rest gegen Barzahlung übernehmen wollten, wenn man ihnen einen Nachlafs von 2 % gewähre. Da die Versammlung diesem Vorschlage beistimmte, wurde die geplante Cession unverzüglich vor Notar Seiler auf Kosten der Gildekasse vorgenommen. Als Vermögensbestand ergab sich sonach:

Laut Rechnung von 1830, abgeschlossen durch die provisorische Verwaltungs-Kommission am 17. Juli 1831	15 889	Frcs.	15	Cts.
Centimeneinnahme von Güterladungen vom 1. Januar bis 17. Juli 1831 . . .	4 795	-	76	-
Eingegangene Ausstände (Kapital und Zinsen)	14 507	-	38	-
zusammen	35 192	Frcs.	29	Cts.

An Passiven standen dieser Summe gegenüber einschliefslich der Abschlagszahlungen von 10 324 Frcs. 33 Cts., der Verwaltungskosten für 1831 mit 3 041 Frcs. 48 Cts., der Unterstützungen von 1831 mit 2043 Frcs. und der Reisekosten nebst Diäten für die in der Sitzung anwesenden Mitglieder, die nach der seitherigen Taxe auf 524 Frcs. 65 Cts. angesetzt wurden, insgesamt 19 661 Frcs. 89 Cts.

hätten, sich unverzüglich melden sollten. Vgl. Mainzer Zeitung vom 6., 27. November 1831, 6. Dezember 1831; Mainzer Wochenblatt vom 26. November, 3., 10. Dezember 1831; Grofsh. hessische Zeitung vom 27. November, 6., 16. Dezember 1831; Frankfurter Journal vom 2., 10., 18. Dezember 1831 M.St.B.

[1] Der Verteilungsplan ist erhalten in A. d. M. Schiffergilde M.St.A.

[2] Die umfangreichen Protokolle über diese Tagung finden sich in A. d. M. Schiffergilde M.St.A. unter der Aufschrift: „Protokolle der Schlufsverhandlungen des seitherigen Verwaltungsrats der aufgelösten „Mainzer Schiffergilde“ über die Liquidation des Aktiv- und Passivvermögens und über die endliche Bestimmung und Verteilung der übrig bleibenden Gelder“ vom 13., 14., 15., 16. Januar 1833.

Die Rechnung schloſs also mit einer Aktivbilanz von 15530 Frcs. 40 Cts.

Ehe endgültig darüber verfügt wurde, beriet man noch über eine Reihe eingelaufener Petitionen um Unterstützung oder Entschädigung, die nach Prüfung sämtlich als unbegründet zurückgewiesen wurden. Nur das Gesuch des Sekretärs Oechsner, der nach zweiundzwanzigjähriger, treuer Dienstzeit bei der nunmehrigen Auflösung der Gilde einer ungewissen Zukunft entgegen ging, fand Berücksichtigung. Da es beim Aufhören des Vereins unmöglich war, ihm eine Pension auszusetzen, auch viele Schiffer selbst in gedrückten Verhältnissen lebten, beschloſs die Versammlung, ihm eine Abfindungssumme von 1500 Frcs. zu zahlen, unter der Verpflichtung, die Geschäfte soweit nötig zu Ende zu führen. Schlieſslich wollte man noch dem Adjunkten Heinrich für seine Bemühungen 500 Frcs. zuweisen, der das Anerbieten jedoch taktvoll ablehnte und bat, man solle das Geld dem Sekretär und dessen Gehilfen zubilligen, welchem Wunsche ohne weiteres entsprochen wurde.

Für die nach Abzug von 2006 Frcs. 50 Cts. für Oechsner und 52 Frcs. 50 Cts. für den Gehilfen Bornemann verbleibenden 13471 Frcs. 40 Cts. wurde sodann ein Verteilungsplan aufgestellt[1], derart, daſs zunächst jedem der reine Betrag der ersten Einlage, die bei Besitz eines gewöhnlichen Schiffes von 2000 Ctr. Ladefähigkeit nach Artikel 60 des früheren Gildereglements 200 Frcs. betragen hatte, zurückvergütet und der verbleibende Rest zu gleichen Teilen ohne Rücksicht auf Verzugszinsen etc. ausgegeben werden sollte. Da behördlicherseits kein Einwand erhoben wurde, erhielten 115 ehemalige Mitglieder[2] im Laufe der nächsten Monate die für sie bestimmten Gelder ausgehändigt[3]. Auf die meisten von ihnen war einschlieſslich der Abschlagszahlung von 100 Frcs. eine Summe von 225 Frcs. 40 Cts. bei Auflösung des Gildevermögens gefallen[4].

Am 31. Dezember 1833[5] hat Sekretär Oechsner den Ab-

---

[1] Erhalten (a. a. O.) genaue Aufstellung mit Namen und Wohnort der Schiffer, Angabe der Ladefähigkeit ihres Fahrzeugs, des Datums und der Höhe der ersten Einzahlung, Datum und Höhe der Rückzahlungen etc.

[2] Der Unterschied von 115 Mann zu 104 bei der ersten Rückzahlung ergiebt sich daher, daſs bei jener diejenigen Schiffer nicht berücksichtigt wurden, die ihre erste Einzahlung noch nicht ganz geleistet hatten, wie dies beispielsweise bei 6 Mitgliedern aus Freistett der Fall war.

[3] Die darüber ausgestellten Quittungen und Belege sind sämtlich erhalten (M.St.A.).

[4] Die Gesamtsumme aller Rückzahlungen an die Mitglieder betrug 23795 Frcs. 73 Cts.

[5] Die Provinzialregierung hatte die Liquidation bereits am 18. März 1833 endgültig genehmigt. Vgl. a. a. O.

schlufs der Rechnungslegung vollzogen. Die erwachsenen Akten wurden an die Bürgermeisterei abgegeben. Die Mainzer Schiffergilde war gleich ihrer Kölner Kollegin vom Schauplatz verschwunden.

Als Neuschöpfungen der französischen Regierung, welche die Vorteile der alten Korporationen mit gröfserer Bewegungsfreiheit vereinen sollten, hatten die rheinischen Gilden über 23 Jahre eine Art Bindeglied zwischen den beseitigten enggeschlossenen Zünften und dem ungehinderten Gewerbebetrieb gebildet. Sie waren Produkte einer Zeit, welche die Unhaltbarkeit der überkommenen Verhältnisse richtig erkannte, aber sich dennoch scheute, die altehrwürdigen Berufsorganisationen völlig zu beseitigen und daher nur darnach trachtete, sie ihrer schärfsten Auswüchse und Unsitten zu entkleiden. Die Gilden der Octroikonvention wollten unter Verzicht auf die social-religiösen Momente der früheren Innungen, unter Aufgabe der lokalen Begrenzung, als Fachgenossenschaften gröfserer Territorien rein wirtschaftlichen Zwecken dienen [1]. Da allein ihren Mitgliedern die sachliche Konzession zur Beförderung von Handelsgütern verliehen war, boten sie diesen bei mäfsiger Anstrengung auskömmlichen Verdienst. Für die minder Befähigten waren sie zweifelsohne eine dankenswerte Stütze, die sie hinderte, unter das allgemeine Niveau herabzusinken, während sie die tüchtigen Elemente durch Ausschlufs der Konkurrenz, durch Einspannen in den gleichen Rahmen des gewöhnlichen Mittelbetriebs an jedem Emporsteigen, an jeder Entfaltung ihrer Kräfte hinderten.

Nunmehr nach dem Sieg der Gewerbefreiheit, wie ihn die Akte von 1831 für die Rheinschiffahrt verkündete, wurde der wirtschaftliche Wettkampf für alle freigegeben, die nur gewissen persönlichen Anforderungen genügten. Jeder der sich über seine Fähigkeiten und Kenntnisse vor einer Landesregierung auswies, erhielt ohne weitere Bedingnisse das erbetene Patent als Rheinschiffer. Irgendwelche Beschränkungen in der Zahl, eine Verleihung von sachlichen Rechten für den Gewerbebetrieb als solchen, die auch erfahrenen Berufsgenossen wie seither hätte verweigert werden können, waren nicht mehr zu finden.

Allerdings erachtete man es für höchst wichtig, dafs die Uferstaaten sich eingehend über die Fähigkeiten der Schiffer vergewisserten, ehe sie dieselben zum Gewerbebetrieb zuliefsen. Die Annahme, dafs die Sicherheit der Transporte nach Zulassung einer unbeschränkten Konkurrenz, nach Aufhebung des Umschlagszwanges und Einstellung der Gildefahrten eine

---

[1] Der principielle Unterschied der alten Schifferzünfte und der neuen Gilden ist in der mir vorliegenden Litteratur zur Geschichte der Rheinschiffahrt nirgends richtig erkannt und hervorgehoben.

ausreichende Bürgschaft in der sorgfältigen Auswahl guter Schiffer finde, fand wenig Freunde. Man glaubte, daſs in Anbetracht der Entschädigungen, welche die Versicherungsgesellschaften bei Unfällen zahlten, die Verlader sich vorzugsweise an jene Leute wenden würden, welche die Güter unter der mit dem Empfänger im voraus vereinbarten Fracht fortführen wollten und den geringsten Preis von Ort zu Ort forderten. Da aber die billigsten nicht immer die besten seien, sollten die Anforderungen, die an die Prüfungskandidaten gestellt wurden, auf einer gewissen Höhe gehalten werden.

Von den einzelnen Uferstaaten waren daher bald nach Vollzug der Neuordnung Vorschriften zu erlassen, die das Prüfungswesen regelten. So wurde der Gegenstand in den Niederlanden durch königl. Dekret vom 7. Juli 1831, in Nassau durch eine provisorische Ordonnanz vom 18. Januar 1832, in Baden durch Groſsh. Dekret vom 7. Juni 1832, in Hessen durch Verordnung vom 20. August 1832 und in Preuſsen durch Verordnung vom 5. August 1834 geregelt, während für Frankreich einstweilen le Règlement portant organisation de la navigation du Rhin au port de Strasbourg en date du 28 Février 1810" weiter in Geltung blieb[1].

Die Centralkommission drang stets auf möglichst gleichmäſsige Behandlung der einschlagenden Fragen, weil ein patentierter Schiffer eines Uferstaates notwendig auch in allen andern zugelassen werden muſste, verhehlte sich aber nicht die groſsen Schwierigkeiten der Vereinheitlichung, die zum Teil aus staatsrechtlichen Sonderbestimmungen, zum Teil aus der Ungleichheit der einzelnen Stromstrecken herrührten. Schlieſslich verpflichteten sich die Uferregierungen auf Vorschlag der Centralkommission, Patente zur Ausübung der Schiffahrt auf dem ganzen Rhein nur Bewerbern zu erteilen, die gewissen Mindestforderungen genügten[2]. Als solche galten:

1. Erreichte Groſsjährigkeit oder erlangte Emancipation;
2. Hinlängliche Fertigkeit im Lesen, Schreiben, Rechnen;
3. Untadelhafte Aufführung, insbesondere in Bezug auf Nüchternheit;
4. Nachweislicher Besitz des Vertrauens des Handelsstandes in dem betreffenden Hafenplatz, welchen die Landesregierung bestimmte;
5. Nachweis praktischer Übung und Ausbildung im Betrieb des Rheinschiffergewerbes, wobei das Minimum der Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter 4 Jahren anzunehmen war.

Die eigentliche Prüfung erstreckte sich dann auf die Kenntnisse, welche die gehörige Behandlung der Ladung er-

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 64, 65.

[2] Vgl. Schirges, Der Rhein, Anhang XXI zu art. 42 S. 272 ff.

forderte, auf die Befähigung zur Führung eines Schiffes und die Bekanntschaft mit dem Fahrwasser auf denjenigen Strecken, die der Bewerber künftig bereisen wollte.

Die Centralkommission erachtete es ferner, als allerlei Klagen über unrechtmäfsigen Gebrauch der Patente und Unbotmäfsigkeit der Schiffsmannschaft laut wurden[1], für zweckmäfsig, dafs Anordnungen getroffen werden sollten, um den erteilten Patenten jedesmal das Signalement sowie die Unterschrift des Schiffers beizufügen und den Mifsbrauch mit solchen Urkunden zu verpönen, und weiterhin, dafs Dienstbücher für die Schiffsmannschaft eingeführt würden[2]. Auch über diese Punkte kamen schliefslich unter den sechs oberen Uferstaaten bindende Vereinbarungen zu stande, während die Niederlande erklärten, dafs bei ihnen die Einführung solcher Mafsregeln mit allzu grofsen Schwierigkeiten verknüpft sei. Infolge dieser Verhandlungen wurden von den übrigen Regierungen besondere Verfügungen erlassen[3], welche die Ausstellung der Patente und die Einführung von Dienstbüchern für Gesellen (Gehilfen, Knechte) und Jungen (Lehrlinge) auf Dampf- und Segelschiffen möglichst einheitlich durchführten.

Auf die Patenterteilung bezog sich noch der XIX. Supplementarartikel, der 1849 zur Rheinschiffahrtsakte erlassen wurde[4]. Er gestattete gewisse Ausnahmen von der Regel, welche eine genaue Bezeichnung der Schiffe in den Patenten ihrer Führer vorschrieb, und erlaubte diesen unter bestimmten Bedingungen, ein anderes Segelschiff als das ursprünglich benannte zu leiten. Weiter trug er den Grofsbetrieben, zu denen sich die Dampfschiffahrtsunternehmungen immer entschiedener entwickelten, insofern Rechnung, als er gestattete, dafs jeder Unterthan eines Rheinuferstaates fortan mit Einwilligung seiner Landesobrigkeit auch in denjenigen Staaten, welchen er nicht angehörte, nach den in diesen bestehenden Vorschriften mit dem

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1844 S. 13.

[2] Die näheren Details der diesbezüglichen Beschlüsse der Centralkommission finden sich abgedruckt bei Schirges, Der Rhein, S. 273 bis 276.

[3] Vgl. für Hessen: V. über Form der Rheinschifferpatente und Verhütung von Mifsbrauch derselben vom 30. Dezember 1843 (Reg.-Bl. 1844 S. 38); V. über Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaft auf dem Rhein vom 23. März 1847 (Reg.-Bl. 1847 S. 113).

Für Bayern: V. von der Bayr. Regierung der Pfalz vom 23. November 1843;
- Nassau: V. von der Herzogl. Nass. Landesregierung Wiesbaden 31. November 1843;
- Preufsen: V. von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen vom 18. Dezember 1845;
- Frankr.: V. von dem Präfekten zu Strafsburg vom 7. April 1846.

[4] Vgl. XIX. Supplementarartikel vom 4. Oktober 1849, Rhenus 1859 S. 80.

Patente zur Führung von Dampfschiffen versehen werden durfte, und dafs durch diese Urkunden den Inhabern die Berechtigung erteilt werden konnte, jedes Dampfschiff zu führen, welches derjenigen Person oder Gesellschaft gehörte, in deren Diensten sie standen. Ersterer Punkt war um deswillen wichtig, weil nunmehr, wie anerkannt wurde, kein Staat verpflichtet war, die Führung ihm angehöriger Dampfschiffe Personen zu gestatten, die nicht nach den bei ihm geltenden Vorschriften die Prüfung bestanden hatten; durch den letztgenannten Entscheid wurde es den grofsen Gesellschaften ermöglicht, die Kapitäne auf ihren Schiffen wechseln zu lassen und damit Betriebserleichterungen zu erzielen.

Innerhalb des an die Erfüllung von Normativbedingungen gebundenen Konzessionszwangs herrschte seit 1831 vollständige Gewerbefreiheit für den Betrieb der Rheinschiffahrt, wie sie zur Zeit der Gildeordnungen niemals möglich gewesen wäre. Die Befürchtung, die ursprünglich bei einem Teile des Handelsstandes laut wurde[1], dafs nach Abgabe des Ernennungsrechtes von der Centralleitung an die Territorialbehörden einzelne von diesen eine zu grofse Zahl von Schiffern patentieren würden, erwies sich als vollkommen unbegründet. Die Zahl der Rheinschiffer wuchs zwar in den ersten Jahren nach 1831 etwas an, war aber in der Folgezeit niemals übermäfsig grofs. Während im Jahre 1828 nach Angaben der Centralkommission zusammen 345 Gildeschiffer[2] den Rhein mit Kaufmannsgütern im Range befuhren, wurden 1835 insgesamt 408 patentierte Rheinschiffer[3] gezählt, wovon 28 auf Frankreich, 21 auf Bayern, 65 auf Hessen, 18 auf Nassau und 276 auf Preufsen entfielen. Bei diesem Vergleiche ist jedoch zu beherzigen, dafs die Centralkommission in Berücksichtigung der ewigen Klagen wegen Überfüllung seit 1824 keine neuen Schiffer in die Gilden von Mainz und Köln eingelassen hatte, und der Andrang zu den Prüfungen[4] daher

[1] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 68, 69.

[2] Ohne die angehenden Schiffsmeister und Setzschiffer zu rechnen. Vgl. jedoch oben S. 130 Anm. 3.

[3] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 70, 71. Bei den angegebenen Zahlen sind die niederländischen Schiffer nicht mitgerechnet. Zu Mainz wohnten nach der Aufstellung des Hafenkommissars Kraemer vom 11. März 1833 insgesamt 38 patentierte Schiffer. Von diesen besafsen 30 Fahrzeuge, deren Ladefähigkeit zwischen 800 und 4327 Centner schwankte. Die Marktschiffer Wilhelm Haenlein und Martin Dienst hatten jeweils sogar mehrere Schiffe zu eigen. Dagegen besafsen 8 andere überhaupt kein Schiff; zu letzteren zählten D. Rupprecht, der als Dampfschiffs-Agent aufgeführt ist (vgl. oben S. 182 Anm. 1) und Heinrich Jos. Rau, welcher bei der Dampfschiffahrt als Kapitän angestellt war. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[4] Die Schiffer, die den alten Gilden angehört hatten, brauchten sich zur Erlangung eines Patentes der Prüfung nicht zu unterwerfen. Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 29.

in der ersten Zeit der Freigabe des Gewerbes besonders stark war.

Klagen wurden in der Folgezeit, abgesehen vom Mifsbrauch der Patente, nur über den Andrang der Nebenströmler laut. Diesen waren, bei verbürgter Gegenseitigkeit, nach Artikel 45 der Akte gleiche Rechte wie den Rheinschiffern zugesichert. Da man nun bei ihrer Annahme vielfach ziemlich unvorsichtig war, gelang es manchem unbefähigten und unkundigen Mann, Ladungen in den Rheinhäfen zu erlangen, bis die Centralkommission energisch auf Abstellung dieser Mifsstände drang[1]. Sie erkannte, dafs der bei der Erteilung der Rheinschifferpatente verfolgte Zweck nur unvollständig erreicht werde, wenn die aufgestellten Grundsätze nicht zugleich auf die zur Rheinschiffahrt zugelassenen Schiffer der Nebenflüsse ausgedehnt würden. Im Jahre 1855 fafste sie daher den allseitig genehmigten Beschlufs[2], dafs in den Uferstaaten, denen ein oder mehrere Nebenflüsse unterstanden, die Schiffer auf denselben, welche den Rhein befahren wollten, ihre Befähigung nach Mafsgabe der vereinbarten Bestimmungen nachzuweisen hätten. In ihren Patenten sollte, sofern dieselben blofs auf den Nebenflufs lauteten, der Befähigung zur Rheinschiffahrt ausdrücklich Erwähnung geschehen. Damit hoffte man die Sicherheit der Rheinfahrten zu befördern und eine gleiche Behandlung des Schiffergewerbes in möglichstem Umfang zu erreichen. Württemberg, Kurhessen und die Freie Stadt Frankfurt nahmen die aufgestellten Grundsätze für die Patentierung der den Rhein befahrenden Neckar- und Mainschiffer an[3]. Als dann auch Hessen-Darmstadt und Nassau[4] zu deren Ausführung die entsprechenden Verordnungen erliefsen, war diese Angelegenheit gemäfs dem Wunsche der Centralkommission vollständig geregelt.

Ungleich verschiedenartiger gestaltete sich in den nächsten Jahrzehnten die mit dem Schiffahrtsbetrieb eng zusammenhängende Entwicklung des Steuermanns- und Lotsenwesens am Rheine[5]. Während man es in einzelnen Uferstaaten als Pflanzschule für einen tüchtigen Schifferstand ansah, wurde in anderen auf die genauere Regelung dieses Dienstes weniger Wert gelegt. Die Akte von 1831, welche die bestehenden Gewohnheiten nicht unnötig verletzen wollte, hatte den allerorts erlassenen Vorschriften in weitgehendstem Mafse Rechnung getragen und nur verlangt, dafs nach der seitherigen Übung die Lotsen und Steuerleute an den einzelnen Plätzen gewechselt werden sollten. Marktschiffe, Nachen unter 300

---

[1] Vgl. z. B. Jahresbericht 1840 S. 6, 7; 1844 S. 13.
[2] Jahresbericht 1855 S. 9; 1856 S. XVIII.
[3] Vgl. Jahresbericht 1858 S. VI.
[4] Vgl. Jahresbericht 1859 S. VI.
[5] Vgl. oben S. S. 137—140.

Centner Ladungsfähigkeit und dergleichen blieben von dieser Regel ausgenommen. Die Ansetzung des Dienstes, die Regelung der Lotsengebühren war den verschiedenen Staaten vollkommen überlassen, mit der Maſsgabe, daſs fremden Schiffern keine anderen Bedingungen als einheimischen auferlegt werden dürften.

Die Centralkommission unterbreitete in der Überzeugung, daſs eine allgemeine Vorschrift über diesen Gegenstand nicht wohl möglich sei, den Uferregierungen einen im Jahre 1832 ausgearbeiteten Entwurf und überlieſs es ihnen, auf die Bestimmungen desselben bei Abfassung der Territorialverordnungen geeignete Rücksicht zu nehmen [1]. Am strengsten behandelte man die Angelegenheit am Mittel- und Oberrhein, wo die Beschaffenheit des von Sandwellen, von Klippen und Felsen durchzogenen Fluſsbetts die Verwendung kundiger Steuerleute besonders nötig erscheinen lieſs. Die von den dortigen Uferstaaten erlassenen Verfügungen stimmen im wesentlichen mit der hessischen Steuermannsordnung vom 11. Juni 1836 und deren Ergänzungen überein [2].

Danach war die Zahl der Steuerleute in den Häfen zwar im allgemeinen nicht beschränkt, sollte aber, „damit das Bedürfnis der Schiffahrt nicht überschritten werde,“ nur auf Antrag der betreffenden Lokalbehörden und Handelsstände, Schiffer und Flöſser vermehrt werden (!). Wer Steuermann werden wollte, muſste seine Lehr- und Gesellenjahre überstehen und in einer Prüfung sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten ausweisen. Wer letztere bestand, wurde durch den Groſsh. Provinzialkommissar als „wirklicher Steuermann“ patentiert, oder erhielt, wenn seine Annahme nicht sofort zulässig erschien, ein Patent als „Steuermannskandidat,“ vermöge dessen er in die Zahl der wirklichen Steuerleute, sobald diese vermehrt werden sollte, einrückte, bis dahin zugleich aber auch befugt war, bei augenblicklichem Mangel den Dienst ausnahmsweise zu versehen. Über die Pflichten der Steuerleute bei Ankunft und Abreise der Fahrzeuge und während der Fortbewegung derselben waren genaue Vorschriften gegeben, deren Verletzung mit Geldstrafen oder Dienstenthebung [3] geahndet ward. Im Frühjahr vor dem Wiederbeginn der Schiffahrt, wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasserstand waren sie gehalten,

[1] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 67, 68.

[2] Steuermannsordnung für die Groſsh. Rheinstrecke vom 11. Juni 1836 (Hess. Regierungsblatt 1836 S. 313) in den wichtigsten Artikeln abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 300 - 304.

[3] Über diesbezügliche Vorkommnisse handeln die Aktenstücke § 10782 im A. d. M. H.K. Vgl. noch Nachtrag zur hessischen Steuermannsordnung vom 11. August 1854 (Hess. Regierungsblatt 1854 S. 269; auch bei Schirges, Rheinstrom S. 304).

ihre Stromstrecken zu befahren, das Flufsbett zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, damit sie entstandene Veränderungen genau kennen lernten und neu erwachsene Hindernisse den Behörden anzeigen konnten. Die Höhe der ihnen zustehenden Gebühren wurde jährlich neu geregelt.

Die Handhabung der Steuermannsordnungen gab im Laufe der Jahre zu mancherlei Klagen und Beschwerden Anlafs[1], da der Dienst und die Organisation des Steuermannswesens mit den Fortschritten und neueren Bedürfnissen der Schiffahrt nicht mehr im Einklang zu sein schienen[2]. Die Bevollmächtigten der Centralkommission beschlossen demgemäfs bei ihrem Zusammensein im September 1843, die Aufmerksamkeit der Territorialbehörden auf die Verbesserungen und Abänderungen zu lenken, denen die älteren Verordnungen sowohl im allgemeinen Schiffahrtsinteresse, als auch insbesondere in Hinsicht auf die Dampfschiffahrt fähig zu sein schienen[3].

Am kühnsten ging darauf Preufsen vor, das in Anbetracht der im Laufe der Zeit bewirkten Stromverbesserungen und Beseitigung früherer Hindernisse durch Verordnung vom 24. Juni 1844[4] den Lotsenzwang ganz aufhob, dagegen den Schiffern und Flöfsern, die sich ortskundiger, geprüfter Lotsen bedienen wollten, Gelegenheit gab, solche gegen die von der Regierung festgestellten Gebühren an 24 bestimmten Stationen in Dienst zu nehmen. Die Konzession zum Gewerbebetrieb eines Lotsen wurde auch fürderhin nur auf Grund einer bestandenen Prüfung, deren Einzelheiten bereits in dem Regulativ vom 5. August 1834 über das Schiffahrtswesen festgestellt waren, erteilt. In den Niederlanden[5] beliefs man es bei der Anstellung von Lotsen und Bakenmeistern für Waal und Lek, die verpflichtet waren, durch Triebsand gebildete Untiefen aufzusuchen und mit Baken (kleinen, schwimmenden Fäfschen) zu bezeichnen, auch gegen eine festgestellte, für Dampf- und Beurtschiffe ermäfsigte Gebühr, die Holzflöfse und sonstigen Fahrzeuge zu besteigen, um den Schiffern die gefährlichen und flachen Stellen zu bezeichnen und zu verhindern, dafs sich Schiffe an solchen seichten Stellen begegneten[6]. Die übrigen Uferstaaten behielten die Verpflichtung, Steuerleute anzunehmen, unverändert bei.

Die Beschwerden über die Höhe des Steuermannslohnes[7]

---

[1] Vgl. z. B. Beschwerde Preufsens gegen die Bestimmung des art. 8 der hessischen Steuermannsordnung Ende 1836 (A. d. M. H.K. § 7358).

[2] Vgl. Jahresbericht 1843 S. 6; 1844 S. 21.

[3] Vgl. Jahresbericht 1844 S. 20.

[4] Dieselbe ist abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 294 bis 300.

[5] Vgl. Jahresbericht 1844 S. 21.

[6] a. a. O. S. 20.

[7] Vgl. Jahresbericht 1846 S. 9.

haben in den nächsten Jahren nicht nachgelassen. Wenn man sich über ihre allmähliche Minderung wenigstens im Principe einigen konnte, wurde über die Notwendigkeit des auf einem großen Teil der Flußstrecke noch bestehenden Steuermannszwanges um so heftiger gestritten. Während man von einer Seite seine Aufhebung wünschte und es für nicht gerechtfertigt erachtete, den Beteiligten eine Sicherheitsmaßregel aufzudrängen, die in ihrem eigenen Interesse liege und die sie beobachten würden, wenn es nötig sei, war man auf der anderen Seite, gestützt ebenfalls auf Gutachten von Schiffern, Kaufleuten und praktischen Rheinschiffahrtsbeamten, entgegengesetzter Meinung und glaubte, den Zwang im Interesse des Verkehrswesens nicht entbehren zu können [1].

Da die freiheitlichere Anschauung nicht ohne weiteres durchdringen konnte, glaubten ihre Verfechter zunächst einzelne Erleichterungen erstreben zu sollen. Zuerst gelang es, die früher verpönte, jetzt von der Centralkommission befürwortete Maßregel [2], „daß fortan die Steuerleute, welche ein Schiff zu Berg resp. zu Thal gesteuert haben, ermächtigt seien, binnen der nächsten 24 Stunden ein anderes Schiff zu Thal oder zu Berg auf derselben Strecke zurückzusteuern," allerorten durchzusetzen. Ferner wurde durch Supplementarartikel XX [3] die durch Artikel 59 der Rheinschiffahrtsakte festgesetzte Ausnahme vom Lotsenzwang auf Segelschiffe jeder Ladungsfähigkeit ausgedehnt, wenn dieselben unter 600 Centner Gut mit sich führten [4]. Auch einigte man sich über die Befreiung vom Zwang für alle unbeladenen Fahrzeuge, für Schiffe, die ausschließlich solche Gegenstände geladen hatten, die sich beim Sinken des Bootes von selbst heben, und die zu Segelschiffen gehörenden Lichterfahrzeuge, welche am Hauptschiff seitwärts befestigt sind, also nicht am Schlepptau nachgeführt werden.

Schließlich dachte man auch an eine weitgehende Minderung der Tarife für Lotsen und Steuerleute. Insbesondere wurden dieselben für Waal und Lek durch Beschluß des Königs der Niederlande vom 29. April 1852 [5], (in

[1] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 8, 9.

[2] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 16.

[3] Über die vorhergehenden Verhandlungen und Beschlüsse vgl. Jahresbericht 1850 S. 16; 1851 S. 12, 13. Über den Artikel selbst vgl. Jahresbericht 1852 S. XI, Schirges, Rheinstrom S. 292 (dort ist irrtümlich Supplementarartikel XIX statt XX genannt); Rhenus 1859 Seite 81.

[4] Die für den Main bestimmten Fahrzeuge mußten ebenfalls, sobald sie 600 Centner geladen hatten, in Mainz einen Steuermann an Bord nehmen. Vgl. hessisches Regulativ das Steuermannswesen auf dem Main betreffend vom 23. September 1848. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

[5] Der Beschluß ist abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 292 bis 294.

Vollziehung des Artikel 18 der Übereinkunft zwischen den Niederlanden und dem Zollverein vom 31. Dezember 1851) auf die Hälfte des früheren Satzes ermäfsigt, so dafs sie dorten zeitweise bedeutend geringer waren, als auf den übrigen Strecken, wo Lotsenzwang herrschte[1]. Die anderen Uferstaaten verstanden sich ebenfalls nach und nach zu Reduktionen der Tarifsätze, die übrigens gleich den niederländischen Festsetzungen nur das Maximum der Löhne bestimmten. Im Wege freier Vereinbarung, namentlich bei Personendampfschiffen und anderen Fahrzeugen, die oft dieselbe Station berührten, wurden sie häufig noch weiter ermäfsigt[2].

Das nächste Jahrzehnt brachte wenig Veränderungen in Regelung dieser Verhältnisse. Erst nach langen Auseinandersetzungen kam seit dem 15. Februar 1866 der Steuermannszwang auf allen Strecken in Wegfall[3]. Vereinzelte Versuche, ihn durch einen gesetzwidrigen Druck auf die Schiffer thatsächlich fortbestehen zu lassen, hatten keinen dauernden Erfolg[4]. Von dem bezeichneten Zeitpunkte an waren auch die niederländischen Bakengebühren aufgehoben worden.

Die Sicherheit der Fahrten wurde durch die Befreiung vom Steuermannszwang, durch diese weitere Beseitigung einer schablonenmäfsig bindenden Mafsregel, im allgemeinen nicht verringert, da überall, wo es zweckmäfsig erschien, die tüchtigsten Steuerleute andauernd freiwillig verwendet wurden[5]. Die Inanspruchnahme stromkundiger Führer blieb auf einzelnen gefährlicheren Strecken des Flufsbetts völlig ungemindert, während sie auf anderen bequemeren Teilen, wo beachtenswerte Punkte leicht durch Baken bezeichnet werden konnten, allmählich zurückging.

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1852 S. XI.

[2] A. a. O.

[3] Vgl. Jahresbericht 1865 und 1866 S. VIII; auch Beschlufs vom 29. Januar 1866 betr. Aufhebung des Steuermanns- und Lotsenzwangs auf dem Rhein (hess. Regierungsblatt 1866 S. 54).

[4] Die Mainzer Handelskammer hatte sich in einem ausführlich begründeten, auf Veranlassung der Grofsh. Regierung abgegebenen Gutachten vom 25. März 1862 entschieden für den Wegfall des Steuermannszwanges ausgesprochen. (Handelskammer zu Mainz S. 49.)

[5] Vgl. Jahresbericht 1866 und 1867 S. IX; 1867 und 1868 S. VIII. Während die Zahl der rheinischen Steuerleute 1867 um 11 vermindert wurde, ist sie 1868 von 117 wieder auf 120 gestiegen, auf welcher Höhe sie sich lange Zeit hielt.

Über die Zahl der patentierten Steuerleute geben die Jahresberichte vielfache Nachweise; vgl. besonders Jahresbericht 1864 S. VIII und folgende Jahrgänge.

Zweites Kapitel.

Weiterentwicklung der Transportmittel für Güterladungen. Beurten und Dampfschlepper.

§ 16.

Mit der Akte von 1831 hängt eine merkwürdige Erscheinung im Rheinverkehr zusammen, für die sie nicht Ursache, sondern nur Veranlassung gewesen, die im Gütertransport vor Austrag des Kampfes zwischen Wind- und Dampfmotoren eine bedeutsame Rolle spielte: die Einrichtung der Rangfahrten auf Mittel- und Oberrhein nach holländischem Vorbilde.

Man war bei Beratung der Rheinschiffahrtsordnung wohl einstimmig der Ansicht gewesen, dafs mit dem Wegfall der alten Bannrechte und Monopolien von Plätzen wie Korporationen auch die überall eingeführten Reihefahrten für Güterbeförderung unmöglich in der seitherigen Weise fortbestehen könnten, glaubte aber vielerseits doch zur Sicherheit und Stetigkeit der Transporte dasjenige beibehalten zu müssen, was sich an diesen Veranstaltungen Nützliches fand. Zu diesem Zwecke brauchte man nicht lange nach einem Vorbild auszuschauen, sondern durfte einfach die holländischen Beurtfahrten zum Muster nehmen, die alle Vorzüge einer regelmäfsigen Transportverbindung ohne die Nachteile, welche Ausschliefsungsrecht und Zwang zur Benutzung mit sich brachten, in sich vereinten. Dorten zeigte sich das schwere Problem, wie neben der gröfstmöglichen Freiheit der Schiffahrt überhaupt, doch auch die genaueste Regelmäfsigkeit der Güterbeförderung bestehen möchte, auf das glücklichste gelöst.

Der Gewerbebetrieb der Beurtleute[1], die sich aus wohl-

[1] Vgl. darüber die bei Ockhart (der Rhein S. 259 Anm.) cit. holländischen Verordnungen, und Verordnung für die Rheinschiffahrtskommission zu Amsterdam vom 15. April 1825 nebst Beilagen gedruckt bei Herman, Adrefsbuch 1827 S. 47—64. Aufserdem vgl. Eichhoff, Topographie des Rheins S. 74 ff.; Ockhart, Rhein S. 258—260.

erfahrenen, vermögenden Schiffern rekrutierten, glich in vieler Beziehung vollständig dem der alten mittel- oder oberrheinischen Rangfahrer. Auch sie richteten sich bei Übernahme von Touren nach einer strengen Ordnung, hielten sorgsam auf Einhaltung der Lade- und Abfahrtszeiten und suchten die Reiseziele zeitig und ohne Aufenthalt zu erreichen, um von dort nach eingeholter Rückfracht in die Ausgangshäfen heimzukehren. Ein wesentlicher Unterschied bestand nur darin, dafs die Beurtleute kein Monopol der Güterbeförderung besafsen, dafs es jedem Schiffer freistand, unabhängig zu bleiben und aufserhalb der Beurtordnung zu fahren, anderseits jedem Kaufmann ein Schiff für sich allein zu nehmen und einen beliebigen Fahrtenkundigen mit seiner Ladung zu betrauen. Nichtsdestoweniger wurden doch die meisten Waren den allgeschätzten und gut beleumundeten Beurtleuten übergeben, da durch sie all das erfüllt wurde, was die Sicherheit und Geschwindigkeit der Handelstransporte nur irgend erheischen konnte.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts waren solche Beurten oder Beurtfahrten nicht nur zwischen den holländischen Häfen, sondern auch zwischen diesen und den Plätzen des Unterrheins[1], als Düsseldorf, Duisburg, Wesel und Emmerich, eingerichtet, die sich andauernder Beliebtheit erfreuten. Man hatte daher vorgeschlagen[2], diese Fahrten in gleicher Weise für den Mittel- und Oberrhein einzurichten, konnte aber damit nicht durchdringen, solange dorten die alten Zwangsrechte in Kraft blieben. Erst die Rheinschiffahrtsakte sollte für sie das Feld öffnen, indem sie in ersichtlicher Nachbildung der holländischen Einrichtungen Rangfahrten gestattete, die gleich jenen nach jeder Richtung freier Vereinbarung durch die Teilnehmer unterlagen[3]. Die Verträge über diese Fahrten, die stets den Charakter einer zwischen Privatpersonen eingegangenen Verbindlichkeit trugen, konnten von den Interessenten selbst, oder für diese durch Lokalbehörden geschlossen werden und waren für die einzelnen Mitglieder der Gesellschaften jährlich kündbar.

Die grofsen rheinischen Handelshäuser, die von jeher der Rangschiffahrt feindlich gegenübergestanden hatten, versprachen sich auch von den geplanten Neuerungen wenig Nutzen[4]. Sie brauchten dieselben nicht, denn sie konnten bei der Gröfse ihres Umsatzes bequem für jede Reise eine volle

---

[1] Namensverzeichnisse dieser Beurtschiffer finden sich bei Herman, Adrefsbuch 1825 S. 75, 76; 1826 S. 54, 55.

[2] Vgl. z. B. Ockhart, Rhein S. 260; Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 106.

[3] Vgl. oben S. 225.

[4] Jahresbericht 1835 S. 73; Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 104.

Ladung geben und dabei noch von dem Schiffer, dessen Fahrzeug sie in Anspruch nahmen, einen beträchtlichen Frachtnachlafs erlangen. Sie wiesen auf das Beispiel der Seeplätze hin, wo für jeden Transport die Fracht zwischen dem Verlader und dem Schiffskapitän vereinbart wurde, und meinten, mit diesem System könne man auch auf dem Rheine auskommen.

Andere[1], und zwar die Mehrzahl, behaupteten im Gegenteil, dafs das System der geregelten Rangfahrten allein dem allgemeinen Interesse entspreche, weil es alle Handelsleute rücksichtlich der Transportmittel auf gleiche Linie stelle und verhindere, dafs die grofsen Häuser die kleineren niederdrückten; so diene es zum Schutze „der eigentlichen und wahren Schiffsfreiheit" des Kaufmanns- und Schifferstandes. In der praktischen Anwendung behielt nach 1831 die letztgenannte Ansicht entschieden die Oberhand.

Schon vor Durchführung der Rheinschiffahrtsakte hatten sich Vertreter der wichtigsten Handelsplätze um das Zustandekommen von Beurtverträgen für die verschiedenen Linien bemüht. Am rührigsten mufsten sich die beiden Stationsstädte zeigen, wenn sie den verlorenen rechtlichen Stapel in einen natürlichen verwandeln und damit den drohenden Verlusten begegnen wollten. Mit ganz erstaunlicher Energie wurde die neue Aufgabe von der Kölner Handelskammer in Angriff genommen[2]. In der Besorgnis, es möchte das weiter vorgeschobene Mainz der Hauptumschlagsplatz zwischen Main, Oberrhein und Holland werden, traf Köln die weitgehendsten Vorkehrungen, um sich zur Centrale des ganzen Verkehrs zu machen. Es veranlafste die Hauptinteressenten, in einer Schiffahrtsvereinskommission zusammenzutreten, um in dieser einen Mittelpunkt für alle Bewegungen zu haben. Dem zielbewufsten Handeln seiner Bürger gelang es in der That, nicht nur durch Verträge mit der Amsterdamer und Rotterdamer Handelskammer geregelte Verbindungen nach dem Niederrhein zu sichern, sondern auch den Verkehr mit Mainz aufrecht zu erhalten[3] und vor allem Beurtfahrten mit Frankfurt und Mannheim neu einzurichten.

Die Mainzer Handelskammer blieb ebenfalls nicht unthätig[4]. Durch Entsendung von Delegierten nach allen in

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 73, 74.

[2] Vgl. Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 58 ff.

[3] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[4] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 49. Verdier, der hessische Bevollmächtigte bei der Centralkommission, hatte gelegentlich der Übersendung von Protokollen über Sitzungen dieser Behörde die Handelskammer schon vor Inkrafttreten der neuen Schiffahrtsakte wiederholt darauf hingewiesen, dafs es an der Zeit sei, „sich mit Vorbereitung desjenigen zu beschäftigen, was der veränderte Zustand der Rheinschiffahrt

Betracht kommenden Häfen des Rheins, Mains und Neckars gelang es ihr, mit den dortigen Handelsvorständen und einer genügenden Zahl von Schiffern angemessene Beurtverträge abzuschliefsen. Allerdings wurde sie in einem gewissen Sinne bald von Mannheim überflügelt, das durch noch günstigere Pakte unter Umgehung von Mainz einen direkten Verkehr zwischen Plätzen des Ober- und Niederrheins anzubahnen verstand. Seine Bestrebungen gingen dabei zunächst mit denen Kölns Hand in Hand, da es nicht die unmittelbare Verbindung mit Holland, sondern nur den Anschlufs an die niederrheinischen Beurtfahrten erstrebte, der auch thatsächlich am Tage der Einführung der Akte verwirklicht ward[1]. In den folgenden Jahren wurden dann freilich auch Verträge mit den niederländischen Schiffern wegen direkter Fahrten geschlossen[2].

Die Einrichtung derartiger freiwilliger Reihefahrten nahm nach 1831 einen bedeutenden Aufschwung. Bereits 1835 bestanden[3], abgesehen von weniger wichtigen Linien, Rangfahrten zwischen Basel und Mainz, Schröck und Mainz, zwischen Mannheim und Köln, Amsterdam, Rotterdam, zwischen Mainz und Köln, Amsterdam, Rotterdam, Main, Neckar. Köln blieb der Knotenpunkt der Fahrten nach Mainz, Frankfurt, Mannheim einerseits, und Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Antwerpen anderseits. Die Verbindung nach Rotterdam wurde sogar in doppelter Weise gepflegt, indem man neben der alten Beurt- eine neue Vereinsfahrt schuf, die erst 1838 mit dem älteren Institute vereinigt wurde[4]. Insgesamt fuhren 1835 von Köln nach dem holländischen Niederrhein im Rang 25 Schiffe mit 3120 Last Ladefähigkeit, während weitere 22 Schiffe mit 2710 Last Ladefähigkeit aufser der Reihe regelmäfsig zu festen Preisen zu haben waren.

---

und dessen Rückwirkung auf den Handel demnächst erheischen dürfte", sowie dafs die Kammer mit anderen Plätzen wegen Errichtung von Beurtfahrten in Verbindung treten solle. Vgl. Schreiben vom 30. Okt. 1830 und 8. April 1831 (A. d. M. H.K. §§ 4689, 4745).

[1] Vgl. den gedruckten Aufruf des Handelsvorstandes von Mannheim vom 20. Juli 1831 in A. d. M. H.K.

[2] Vgl. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels Seite 106.

[3] Über die einzelnen Rangfahrten zwischen den verschiedenen Plätzen vgl. Jahresbericht 1835 S. 71—76 und folgende Berichte. Einen Teil der zu Mainz geschlossenen Beurtverträge bewahrt das Archiv der Mainzer Handelskammer in Originalausfertigung. Vgl. z. B. §§ 7396, 8073, 9267. Über die Rangfahrten zwischen Rhein- und Mainorten giebt Schanz (Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 56—105 und zugehörige Anmerkungen) ausführliche Nachrichten, so dafs ich mich hier mit der Verweisung auf seine Ausführungen begnügen darf. Vgl. auch die ausführlichen gedruckten Bestimmungen der Rangfahrt zwischen Frankfurt und Amsterdam für das Jahr 1835. Frankfurt a. M. (A. Osterrieth) A. d. M. H.K. § 6594.

[4] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 13.

Die geschlossenen Verträge hielten sich alle an die von der Rheinschiffahrtsakte aufgestellten Normen. Änderungen derselben, wie sie Art. 50 der Konvention im möglichen Interesse des Handels erlaubt hatte, wurden nirgends beansprucht[1].

Die Einwirkung der frei kündbaren Rangfahrten auf die einzelnen Schiffer wird als eine durchaus günstige gepriesen. Nicht nur dafs die Möglichkeit des Ausschlusses zu energischer Arbeit spornte, auch die allgemeinen Lebensgewohnheiten sollen sich gebessert haben. Mit dem holländischen Vertrage hielt, wenn man überkommenen Nachrichten trauen darf, auch holländische Reinlichkeit und Ordnung in deutschen Schiffen ihren Einzug. Auf den grofsen niederländischen Fahrzeugen wohnten in einer freundlichen, mit dem hohen Verdeck gleichlaufenden Stube die Schiffer mit ihrer Familie. Die weifsen Vorhänge an den Fenstern, die hübschen Möbel und das nette Innere der Wohnräume zeugten von Wohlstand und Behaglichkeit[2]. Jetzt fand man auch auf dem Mittelrhein Familien, deren Glieder jahraus, jahrein die schwimmende Häuslichkeit nicht verliefsen. „Ein Wesen kam den Bootsführern zu Hilfe, dessen in keinem zollamtlichen Register, in keiner Schiffsliste gedacht wird: das Weib begann als neuer genius nautarum eine Rolle zu spielen[3].“ Mit der Frau des Herrn kehrte an Bord ein besserer Geist der Ordnung und Sparsamkeit in dem fahrenden Haushalt ein, der nun den Händen von Schiffsjungen und Knechten entzogen werden konnte. Die alten Rohheiten, die leichtsinnige Behandlung von Geld und Gut auf rauschender Fahrt machten einem anständigeren Ton, einer sorgfältigeren, gewissenhafteren Wirtschaft Platz, die auch den anvertrauten Waren zu gute kam. Es war diese Wandlung einer der Vorteile, die die Schaffung der freien Konkurrenz und ungehinderten Auswahl mit sich brachte[4].

Freilich schien eine gewisse Sparsamkeit auf den Fahrten um so mehr geboten, da nach Durchführung der Gewerbefreiheit infolge des stärkeren Angebots sofort die Einnahmen

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 76. Über einzelne Vertragsbestimmungen vgl. Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 49 ff.

[2] Meidinger, Der Rhein S. 73.

[3] Schirges, Der Aktuar der Centralkommission, hat die Fahrten nach früherer und späterer Weise wortreich geschildert und die Aufnahme der Frauen an Bord nachdrücklich gepriesen. (Der Rheinstrom S. 77, 78). „Die Rheinschiffer alter Art pflegten zu sagen: Ein Weib an Bord bedeute Wind und bringe Unglück. Sie machten mit solchen Redensarten ihren Weibern wohl selbst gern Wind vor.“ Dafs es Unglück bedeutete, wenn Frauenspersonen an Bord kamen, war auch alter Flöfseraberglaube. (Vgl. Mohr, die Flöfserei auf dem Rhein S. 38, 39.)

[4] Die Familie der Schiffsführer wohnt auf den grofsen Güterschiffen auch heutigen Tags meist in freundlichen Stuben im Hinterteil der Fahrzeuge, während die Knechte in einem Gelafs am Bug untergebracht sind.

sanken. Die Frachtpreise wurden 1831 auf allen Strecken bedeutend herabgesetzt, was natürlich in erster Linie den Handelsleuten und nur indirekt, wenn bei Verbilligung der Unkosten sich der Warenzug auf dem Rheine mehrte, wieder den Schiffern Vorteil brachte. An Hand der Jahresberichte der Centralkommission[1] läfst sich der ganz auffällige Preissturz nach der Konvention im einzelnen verfolgen. Für die Strecke zwischen Strafsburg und Mainz betrug die Fracht pro Centner

	zu Thal	zu Berg
vor der Konvention von		
1831	1 frcs. 53 cts.	2 frcs. 08 cts.
nach der Konvention von		
1831	1 frcs. 43½ cts.	2 frcs. 08 cts.
1832	1 - 43½ -	1 - 75½ -
1833	1 - 43½ -	1 - 60 -
1834	1 - 43½ -	1 - 43½ -
1835	1 - 16 -	1 - 43½ -

Die Verminderung belief sich also für die Thalfahrt auf 37 cts., für die Bergfahrt auf 64½ cts. innerhalb weniger Jahre. Noch merkwürdiger sind andere Vergleiche. Vor 1831 waren für die Beförderung von 50 Kilo Kaffee von Amsterdam nach Mannheim, bei zweimaligem Umladen in Köln und Mainz, einschliefslich des Octroi 4 Gulden 58½ Kreuzer zu zahlen. Nach der Konvention kostete die direkte Verschiffung derselben Ware nur noch 3 Gulden 21½ Kreuzer. Demgemäfs waren die Gesamtunkosten fast auf ⅔, die Fracht allein, ausschliefslich des wenig geminderten Octroi, fast auf die Hälfte des bisherigen Betrags gesunken[2].

Insgesamt wurde die durchschnittliche Herabsetzung der Transportkosten seit Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse auf 33 % für die Thal- und 28 % für die Bergfahrt geschätzt, so dafs bei der Menge der damals auf dem Rhein von und nach den Niederlanden versendeten Waren der Handel wie die Konsumenten seit jener Epoche ungefähr 3 Millionen Franken jährlich an Frachtpreisen ersparten[3].

Diese Erscheinung ist allerdings nur zum Teil auf Rechnung des Wettbewerbs der freien Schiffer untereinander zu setzen; fast noch mehr wurde er durch die Konkurrenz der

---

[1] Jahresbericht 1835 S. 10–13; 1836 und 1837 S. 44–46; 1838 S. 21–23; 1839 S. 30–34.

[2] Die Frachtlisten aller bedeutenden Rangfahrten um 1835 mit Angabe der Preise für die Beförderung sämtlicher Warengattungen finden sich bei Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 45 bis 162. Für die Zeit seit 1840 ist eine Anzahl gedruckter Frachtentarife der Rangfahrten Mainz-Rotterdam, Amsterdam und Mainz-Obermainstädte in der Bibliothek der Mainzer Handelskammer zu finden.

[3] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 13.

einzelnen Rangfahrten und Linien der verschiedenen Plätze verursacht, die durch Billigkeit die Versender an sich zu locken suchten. Die Handelsvorstände drangen allerorts immer wieder auf Revision der vereinbarten Tarife, um ihren benachbarten Rivalen dadurch einen Vorsprung abzugewinnen, so dafs während längerer Zeit geradezu ein Wettlauf in Verbilligung der Frachten entstand[1], dem die Mainzer Kammer schliefslich dadurch die Spitze bot, dafs sie für 1834 und die folgenden Jahre Verträge mit der Klausel abschlofs, es solle künftig jede Änderung der Tarife im direkten Verkehr zwischen ober- und niederrheinischen Häfen ohne weiteres eine entsprechende Ermäfsigung der Frachten für Mainz nach sich ziehen[2].

Eine lebhafte Bewegung war seit 1831 in den rheinischen Städten entstanden, die nicht sowohl darauf zielte, die neugeschaffene Freiheit durch Vereinbarungen wieder zu beschränken und den Schiffern ihre bisherige Domäne zu sichern, als mit Hilfe von Verträgen, vermittelst Ermäfsigung der verschiedenen Gebühren, den Warenzug an die heimischen Häfen zu fesseln. Es war ein erbitterter Kampf, den vor allem Köln, Mainz und Mannheim um die Handelsherrschaft am Rhein führten. Dafs Mainz in demselben mehr und mehr unterlag[3], dafs es aus seiner hervorragenden Stellung verdrängt ward, ist nicht durch Thatlosigkeit seiner Bürger verschuldet. Die beiden anderen Städte hatten den Sieg neben der günstigen geographischen Lage, die sie zu natürlichen Stapelplätzen machte, in hohem Mafse der warmen Förderung durch die preufsische und badische Regierung zu danken, die in den nächsten Jahren alles daran setzten, um die Entwicklung

---

[1] Vgl. beispielsweise Eingabe an die Mainzer Handelskammer vom 29. August 1833. (A. d. M. H.K. § 5802.)

[2] Vgl. Schreiben der Handelskammer an die Grofsh. Provinzialregierung für Rheinhessen vom 14. Februar 1834. (A. d. M. H.K. § 5969.) Siehe auch Handelskammer zu Mainz S. 49. Umgekehrt enthielt noch der Beurtvertrag für die Fahrten Mainz-Amsterdam vom 24. Dezember 1832 die Klausel, dafs die Mainzer Handelskammer sich verbindlich mache, „Vorteile, die künftig den zwischen Amsterdam und Mannheim fahrenden Schiffern hinsichtlich der Fracht zu teil würden, auch die in der Beurt zwischen Amsterdam und Mainz angestellten Schiffer geniefsen zu lassen“. (Akten der Mainzer Handelskammer § 5560.)

[3] Einen Teil der Gründe für den Rückgang des Mainzer Handels und Verkehrs während dieser Periode ist sehr offenherzig dargelegt im „Bericht an die Notabeln des Handelsstandes vom 22. Januar 1834“ (A. d. M. H.K. § 5940.) Natürlich tauchten von Zeit zu Zeit immer wieder Vorschläge auf, welche die Rückkehr zu den glücklich überwundenen Zwangsmafsregeln im Verladen und Fahren nach Möglichkeit erstrebten. Vgl. beispielsweise den charakteristischen „Plan, nach welchem die Schiffahrt in Mainz zu leiten sein dürfte“ vom 4. Oktober 1836. (A. d. M. H.K. § 7299.)

ihrer grofsen Hafenplätze zu Mittelpunkten des rheinischen Verkehrslebens zu erleichtern.

Trotz der ermäfsigten Frachtpreise werden Klagen der für die neuen Rangordnungen gewonnenen Schiffer lang nicht so oft laut, wie dies bei den Teilnehmern der alten Reihefahrten der Fall war. Die zunehmende Häufigkeit und Stetigkeit der Touren scheint den Ausfall der einzelnen Reisen beglichen zu haben. Bei allen Interessenten erfreuten sich die Beurten steigender Beliebtheit, so dafs man sie dem Bedürfnis des Handels entsprechend noch zu vermehren trachtete und neue Linien, z. B. zwischen Strafsburg und Köln, einzurichten suchte[1]. Ja man fafste sogar den kühnen Plan, regelmäfsige Fahrten zwischen Köln und überseeischen Häfen durchzuführen. Es bildete sich zu dem Zweck in Köln eine Gesellschaft zur Beschaffung von vier, zur Flufs- und Seeschiffahrt geeigneten Fahrzeugen, welche bei einer Tragfähigkeit von etwa 100 Lasten (4000 Centnern) nur zwischen sechs und sieben Fufs tief gehen sollten. Das erste zu Duisburg erbaute, am 29. Juli 1837 vom Stapel gelassene Schiff dieser Art, eine bekupferte Schonerbrigg, der „Rhein" genannt, trat im August 1837 zu Köln in Ladung und ging von dort nach London weiter[2]. Das Unternehmen hatte aber nicht den gewünschten Fortgang. Zwischen den Veranstaltern und den Darleihern des Geldes zum Bau der Schiffe brachen Streitigkeiten aus, welche die Beschlagnahme des „Rhein" herbeiführten und weiteren Versuchen entgegenwirkten. Ein anderes Schiff, der „Verein", wurde dann nach New-York abgefertigt[3]. Auch die folgenden Jahre brachten nicht den gehofften Erfolg. 1839 war der Wasserstand gröfstenteils so ungünstig, dafs der „Verein" nicht einmal unbeladen hätte fahren können[4]. Bei diesen Mifsgeschicken und dem Mangel genügender Unterstützung von Interessenten blieb nichts anderes übrig, als die projektierte Segelschiffahrt von Köln nach überseeischen Häfen vorerst wieder einzustellen[5]. Neue Versuche zur Einführung der Rheinseeschiffahrt durch die kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, welche die preufsische Regierung durch Ausrüstungsprämien unterstützte, hatten zunächst einen gewissen Erfolg. Seit 1845 fuhr die „Hoffnung", der sich später noch der „Fortschritt" zugesellte, von Köln nach den Hafenplätzen Englands, der Nord- und Ostsee, ja sogar nach den Stationen

[1] Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7; van der Borght, Die Rheinseeschifffahrt S. 11.

[2] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 34, 35. Über die Verdienste Fritz Harkorts um die Rheinseeschiffahrt vgl. van der Borght a. a. O. S. 11, 12 Anm. 1.

[3] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 15.

[4] Vgl. Jahresbericht 1839 S. 21.

[5] Vgl. Jahresbericht 1840 S. 7.

Nordamerikas[1]. Aber nach wenigen Jahren warf dieser Betrieb wie der frühere nennenswerte Einnahmen nicht mehr ab. Die beiden Rheinseeschiffe nahmen bald keine „Rheinladungen" mehr auf[2]. Im Jahre 1854 wird der „Fortschritt" nach England verkauft und auch über Flufsreisen der „Hoffnung" wird nichts mehr berichtet[3]. Dem Gedanken der Rheinseeschiffahrt ist man seitdem erst wieder in der zweiten Hälfte der 70er Jahre nähergetreten[4].

Die Segelrangfahrten wären zweifelsohne auf dem eigentlichen Rheinstrom noch lange mit Nutzen fortgeführt worden, wenn ihnen nicht technische Neuerungen den Vorrang abgelaufen hätten.

Die Beurten boten an Schnelligkeit alles, was man mit den damaligen Mitteln erreichen konnte. Aber ihr Fortgang litt unter demselben Mifsstand, der aller Segelschiffahrt auf Flüssen Schwierigkeit bereitet; sie waren bei der starken Strömung und dem oft wechselnden, schwachen Wind für die Bergfahrten fast ausschliefslich auf den Leinzug angewiesen, der jeder weitgehenden Beschleunigung eine natürliche Grenze setzte. Es wurde daher als bedeutsame Verbesserung begrüfst, dafs man unter Konkurrenz der Dampfschiffahrt die Einrichtung traf, streckenweise Relais aufzustellen, an denen stets frische Pferde für die Weiterreise zur Verfügung standen[5]. Damit wurde man des Übelstandes enthoben, die Zugtiere für weite Entfernungen mieten und sich dann an gewissen Stationen neue Pferde beschaffen zu müssen, was nicht nur Zeitverlust durch häufiges Einkehren und Ausruhen der Pferde mit ihren Treibern während der Fahrt, sondern auch langen Aufenthalt an den Wechselpunkten des Vorspanns verursachte, da es dorten öfters an Ersatzkräften mangelte, oder zu hohe Preise für solche gefordert wurden[6]. Mufsten doch vielfach, nach langer Stockung der Bergreisen, Schiffer, die von Holland nach den oberrheinischen Häfen wollten, 8—10 Tage aus Mangel an Pferden zu Köln liegen bleiben, andere den Lohn um mehr als die Hälfte erhöhen, ja es wurde mitunter für vorteilhaft erachtet, Schiffspferde mit den Dampfschiffen zurückkehren zu lassen.

Um diesen Übelständen abzuhelfen, griff die Verwaltung der Kölner Rangfahrten 1836 die in den zwanziger Jahren am

[1] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 9; 1846 S. 6, 7; 1847 S. 7; 1848 S. 5; 1849 S. 5; 1850 S. 11; 1851 S. 8; 1852 S. VII; Meidinger, Der Rhein, S. 64, 65,

[2] Vgl. Jahresbericht 1853 S. 11.

[3] Vgl. Jahresbericht 1854 S. 9. Danach ist die Angabe bei van der Borght (die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschiffahrt S. 12 und Anm. 2) zu berichtigen.

[4] Vgl. van der Borght a. a. O. S. 12 ff.

[5] Vgl. oben S. 213.

[6] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 35—37.

Niederrhein gemachten Versuche mit Anlegung von Relais wieder auf und setzte den Preis derselben für das ganze Jahr in billiger Weise fest. Auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz wurde dadurch die Fahrzeit bedeutend verkürzt, da es den Beurten auf diese Weise nie, wie allen andern Schiffen, an Pferden mangelte[1]. Weniger Erfolg hatten die neuen Veranstaltungen am Niederrhein, wo Umstände halber, z. B. wegen geringerer Zahl der in Betracht kommenden Schiffe, nicht so häufige Umspannungen angelegt werden konnten. In Holland gar durfte man nur auf den wenigsten Strecken an ihre Einführung denken, da es dort namentlich längs der Waal durchaus an brauchbaren Leinpfaden mangelte und daher die Schiffe ganz auf die Verwendung ihrer Takelage angewiesen blieben. Man mufste deshalb auf ein anderes Aushilfsmittel sinnen, wenn man den Fortgang der Schiffe beschleunigen wollte, und es wurde in der That früh gefunden.

Die Dampfschiffahrt hatte sich auf dem Rheine seit 1827 mehr und mehr für den Personen- und Nachrichtenverkehr, sowie für die Beförderung eilender Waren bewährt und eingebürgert. Es war in der ersten Zeit niemandem eingefallen, sie für den Transport des ganzen Güterzugs ausnützen zu wollen. Dies konnte auch, solange das Maschinenschiff selbst Transportträger war, nicht recht lohnend erscheinen. Allein schon 1829 tauchte die Idee auf, Lastkähne statt durch die Leinpferde vermittelst der Dampfschiffe bergauf schleppen zu lassen. Die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft liefs das bis dahin gewaltigste Schiff, den „Herkules“ bauen, der sich im Sommer 1829 zum ersten Male in Bewegung setzte und bestimmt war, ein anderes Boot ohne Maschine, die „Agrippina“, welche Reisende und Waren laden sollte, anzuhängen[2]. Da die Versuche, die „Agrippina“ im Schlepptau zu führen, bei der Gröfse beider Fahrzeuge nicht recht gelingen wollten, wurden am „Herkules“ einige Veränderungen vorgenommen, damit er selbst etwa 2000 Centner Waren laden und dabei noch 4—6 der gewöhnlichen Segelschiffe anhängen konnte, die er bis Emmerich oder selbst bis Düsseldorf rheinaufwärts führte. Als der Dienst sich hinsichtlich der Beschleunigung der Transporte vorzüglich bewährte, aber für die Gesellschaft keinen Gewinn abwarf, entschlofs sich die niederländische Regierung, ihn durch Zuschüsse zu unterstützen[3], worauf die Unternehmer an Vermehrung ihrer Schleppdampfer denken konnten.

In den nächsten Jahren wurden von Holland aus die

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 36, 37; 1838 S. 16; 1839 S. 23.

[2] Vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 93.

[3] Vgl. Jahresbericht 1840 S. 7.

Rangschiffe meist durch Dampfboote bis Lobith geschleppt[1]. Dies System bürgerte sich bald vollkommen ein, so daſs die neuen Beurtverträge zwischen den niederländischen und rheinischen Städten in Rücksicht darauf eine besondere Klausel aufnahmen, die verlangte, daſs die Schiffer, wenn niedriger Wasserstand auf dem Lek sie nötige, die Waal zu befahren, sich der Dampfschleppschiffe zu bedienen hätten und dafür eine Vergütung von etwa 15 Centimen pro Centner ansprechen dürften, solange der Schlepplohn von der holländischen Regierung nicht ermäſsigt werde[2].

Die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft[3] hatte bis Ende 1837 schon zwei groſse Schleppschiffe, den bereits genannten „Herkules“ mit 200 Pferdekräften und den „Simson“ mit 100 Pferdekräften in Dienst, und vermochte auſserdem noch ein Reserveschiff von 60 Pferdekräften, die „Stadt Arnheim“, mit Schleppen von Fahrzeugen zu beschäftigen. Es war klar, daſs sie nach diesen günstigen Resultaten versuchen wollte, die Schleppreisen nunmehr auch weiter rheinaufwärts auszudehnen. Zunächst wurde der „Herkules“, so oft der Wasserstand es erlaubte, zum Schleppen der Segelschiffe bis Köln benutzt. Weitere Versuche zum Schleppen auf der Strecke zwischen Köln und Mainz hatten zwar nicht den erwarteten Erfolg, schienen aber doch die Ausführbarkeit bei stärkerer Maschinenkraft und günstigeren Wasserverhältnissen zu prophezeien[4].

Für 1838 wurde dann statt des seither benützten Reserveschiffs das bedeutend stärkere Schleppschiff der „Rhein“ eingestellt. Trotzdem blieb die Thätigkeit der Gesellschaft noch immer hauptsächlich auf die niederländische Stromstrecke bis Lobith oder Emmerich beschränkt, wo in diesem Jahre insgesamt 55 Segelschiffe gegen 33 anno 1837 zu Berg geführt wurden. Eine erneute Fahrt bis Köln vermochte das allgemeine

---

[1] Den Beurtschiffern wurden mit Genehmigung der niederländischen Regierung vielfach ermäſsigte Schlepplöhne zugebilligt. Beispielsweise wurde 1833 den zu dem Mainzer Rangverein gehörigen Schiffern, im Falle daſs dieselben sich alle bei den Dampfschleppern abonnieren würden, ein Abzug von 50% des gewöhnlichen Schlepplohns bewilligt, statt des für die einzelnen abonnierten Rangschiffer seither zugestandenen Abzugs von 35%. Weiter sollten Schiffe des genannten Vereins, solange ihre Ladung 33⅓ Last (Last = c. 2½ t) oder weniger betrug, von Lobith nach Rotterdam für die feste Summe von 50 fl. geschleppt werden können. In diesem Falle waren für jede weitere Last fl. 1,50 zu entrichten. Vgl. ein Schreiben Röntgens vom 28. April 1848 A. d. M. H.K. (§§ 5718, 6612).

[2] Vgl. die Bemerkungen zu den Tarifen bei Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 57, 58, 60, 66, 87.

[3] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 38, 39.

[4] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 37. Nach diesen Angaben ist Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 108 zu berichtigen.

Mifstrauen nicht völlig zu beseitigen[1]. Den Interessenten erschien der Schlepplohn sehr hoch, während die Unternehmer unter den beträchtlichen Unkosten durch grofsen Kohlenverbrauch etc. litten und Zuschüsse zum Betriebe benötigten, die ihnen in der That auch durch die niederländische Regierung andauernd gewährt wurden[2].

Auch die Versuche, die man 1839 zur Einführung des Schleppdienstes weiter rheinaufwärts machte, blieben unbefriedigend, da die Segelschiffer nach wie vor die Beförderung durch Leinpferde „als Regel" vorzogen[3]. Gerade in dieser letztgenannten Erscheinung lag aber das Haupthindernis, das sich einer schnellen Einführung der Neuerung entgegenstellte. Solange man auf das Schleppen durch Dampfkraft nur Anspruch machte, wenn ungünstige Witterungs- oder Leinzugsverhältnisse[4] die höheren Kosten desselben relativ gewinnbringend erscheinen liefsen, solange also die Dampfschlepperei des öfteren aussetzen mufste, konnte sie ihren Unternehmern unmöglich Nutzen bringen. Allein, nachdem die Idee sich erst einmal Bahn gebrochen hatte, führte der Wunsch, die neuentdeckte Fähigkeit der Dampfboote zinstragend zu verwerten, in Gemeinschaft mit dem Drängen der Schiffsbautechnik und der kommerziellen Entwicklung zu einer weiteren Ausgestaltung dieses Transportzweiges seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaften: zum Bau von eigens nur für Schleppfahrten verwendbaren, grofsen Güterschiffen aus Eisenblech. Damit brachte man einmal das in Dampfschiffen veranlagte Kapital, das nach Arbeit verlangte, zu einer regelrechten, unausgesetzten Verwendung im Schleppdienst und hatte aufserdem den Vorteil, dafs infolge der verminderten Last des Schiffsmaterials, des geringeren Widerstands des Wassers etc. ein Dampfer mit Leichtigkeit zwei Lastkähne zu je 10 000 Centner schleppen konnte, der niemals acht Segelschiffe à 2500 Centner bergaufwärts gebracht hätte; endlich sparte man dabei sechs Steuer-

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 16.

[2] Die niederländische Regierung wufste sich damit der durch die Akte von 1831 eingegangenen Verbindlichkeit zur Schaffung von Leinpfaden längs des Waal zu entziehen. Vgl. Promemoria vom 20. Januar 1835. (A. d. M. H.K. § 6612.)

[3] Vgl. Jahresbericht 1839 S. 23; 1840 S. 7, 8.

[4] Beispielsweise suchte, als im März 1841 infolge des Eisgangs die Leinpfade oberhalb Wesel gesperrt waren, die Kölner Dampfschifffahrtsgesellschaft dem augenblicklichen Bedürfnisse dadurch abzuhelfen, dafs sie bereitwillig 43 aufgehaltene Fahrzeuge mit 148985 Ctr. Ladung durch ihre Schiffe bis nach Bingen schleppen liefs. Im Dezember des nämlichen Jahres bestimmte sie mit Rücksicht auf die eingetretene Überschwemmung zwei Dampfschiffe zum Schleppen der Fahrzeuge von Emmerich nach Köln; es wurden jedoch nur 2 Fahrzeuge geschleppt, da die Überschwemmung aufhörte und die Kosten für die Schiffe zu hoch waren. Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7, 8; 1844 S. 16.

männer und eine Anzahl Matrosen, was einen indirekten Gewinn von etwa 2000 Thalern jährlich ausmachte [1]. Dafs die eisernen Kolosse den schärfsten Konkurrenzkampf mit der Segelschiffahrt ausfechten würden, konnte die Gesellschaften, die fast ausschliefslich aus Kaufleuten bestanden, bei denen somit die Interessen als Aktionäre und Grofshändler in gleicher Richtung wirkten, von der Verwirklichung dieser Gedanken nicht abschrecken. Ja ein vollständiges Verdrängen der Segler konnte diesen Reedereien nur nutzbringend erscheinen.

Wieder war es die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die bahnbrechend vorging und zuerst im Jahre 1841 einen „eisernen Lichterkahn“ auf den Strom brachte [2], der mit einer Länge von 180, einer Breite von 24 und einer Höhe von 11 engl. Fufs mit 4880 Centner beladen 3³/₄ Fufs tief ging. In Zeit von 38 Stunden wurde er durch einen Remorqueur am 27. Dezember 1841 [3] von Rotterdam nach Köln geschleppt. Im selben Jahre hatte sich in Köln unterm 6. Mai [4] eine „Schlepp-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft“ gebildet, die sich aus der bereits bestehenden „Preufsischen Rheindampfschifffahrtsgesellschaft“ losschälte. Auch in Mainz wurden Vorbereitungen zur Errichtung eines ähnlichen Unternehmens getroffen [5], das mit dem 1. Januar 1842 ins Leben treten sollte [6]. Während die Kölner den Dienst für den Unterrhein übernehmen wollten, verfolgte die Mainzer Gesellschaft, für die ein Aktienkapital von 200 000 Gulden im 24 Guldenfufs vorgesehen war, den ausgesprochenen Zweck, den Transport von Gütern besonders auf dem Oberrhein mittelst Schleppdampfschiffen besser zu organisieren und zu befördern, entweder durch zweckmäfsige Übereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern oder durch Anschaffung eigener Güterschiffe [7].

Innerhalb der nächsten Jahre entwickelte sich die mit Energie angebahnte Dampfschleppschiffahrt auf das glück-

---

[1] Vgl. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels Seite 109.

[2] Vgl. Jahresbericht 1843 S. 7 Anm. (zur Berichtigung von Jahresbericht 1842 S. 6) und 1844 S. 16. Borgius a. a. O. S. 109 bringt irrtümlich das falsche Datum, wie es im Jahresbericht 1842 angegeben ist.

[3] Jahresbericht 1841 S. 8.

[4] Borgius (a. a. O. S. 109) der fälschlich den 26. Juli 1842 nennt, verwechselt den Tag des Betriebsanfangs mit dem der Gründung der Gesellschaft.

[5] Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7.

[6] An ihrer Gründung waren hervorragend beteiligt: Anton Humann, Joh Jacob D'Avis und Joh. Ad. Heidelberger. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen G. 127 und Rheinschiffahrtsakten 1842—44 M.St.A.

[7] Vgl. Statuten zu der unter der Firma Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Verein zu errichtenden Aktiengesellschaft in Akten über Handel und Verkehrswesen G. 127 M.St.A.

lichste[1]. Die Rotterdamer (niederländische) Aktiengesellschaft setzte mit den eisernen Lastkähnen ihre Fahrten bis Mannheim fort und brachte auf diese Weise 160 154 Centner Waren aus Holland. Seit dem 26. Juli 1842 trat dazu noch die Kölner Dampfschleppgesellschaft mit ihren Fahrten nach Rotterdam, Amsterdam und zurück in Thätigkeit und konnte bis zum Schlufs des Jahres insgesamt 141 000 Centner nach Köln verbringen. Auch waren die Vorbereitungen der Mainzer Gesellschaft so weit gediehen, dafs diese gegen Ende 1842 mittelst eines in England gebauten Schiffes, dessen Maschine aber durch eine Niederbronner Fabrik geliefert war, den geplanten Schleppdienst nach Strafsburg beginnen konnte[2].

In dieser Einführung der Dampfschlepper mit angehängten eisernen Kähnen, die regelmäfsig den ganzen Rheinstrom von den holländischen Häfen bis nach Strafsburg besuchten, war den alten Rangfahrern ein gefährlicher Rivale erwachsen. Hatten sie die Dampfschiffe als Helfer und Förderer verschmäht, sie nur in äufsersten Notfällen in Anspruch genommen, so sollten sie dieselben nun in ihrer eigensten Domäne, dem Warentransport, als Gegner kennen lernen. Eine merkliche Minderung der Frachtpreise war die nächste Folge der neuen Konkurrenz[3]. Das anfängliche Gefühl der Überlegenheit, welches die Beurtleute gezeigt hatten, wandelte sich schnell in eine Mischung von Angst und Hafs, die sich durch Feindseligkeiten in Wort und Schrift Luft machte. Wie die Beförderung durch Dampfkraft bereits früher den Personen- und Stückgutverkehr mehr und mehr an sich gerissen hatte, so, fürchtete man, werde sie nunmehr auch im Kampf um die Sammelladungen die Oberhand gewinnen. Wenn auch die meisten Beurtfahrten zunächst noch bestehen konnten, so wurde doch bereits 1843[4] beispielsweise der Mainz-Ludwigshafener Rangfahrtsvertrag dahin abgeändert, dafs gleichwie durch die Dampfboote zur Beförderung von Personen und Sachen, auch durch die Schleppdampfboote Güterverladungen geschehen dürften. Die Rangfahrt zwischen Mainz und Leopoldshafen mit Segelschiffen ging sogar völlig ein, da die Schiffahrtskommission zu Knielingen mit dem Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein einen Kontrakt abgeschlossen hatte, gemäfs welchem alle dahin bestimmten oder von dort kommenden Waren von der genannten Gesellschaft verführt wurden.

Schon im folgenden Jahre ward es sehr zweifelhaft, ob überhaupt die Segelrangfahrten bei der Ausdehnung der

[1] Vgl. Jahresbericht 1842 S. 6; 1844 S. 16.
[2] Auch in Amsterdam bildete sich zu ähnlichem Unternehmen eine Aktiengesellschaft (Jahresbericht 1842 S. 6).
[3] Vgl. Jahresbericht 1842 S. 7; 1843 S. 9.
[4] Vgl. Jahresbericht 1843 S. 7.

Dampfschleppfahrten[1], die z. B. die Kölner Gesellschaft mit 3 Schleppschiffen und 20 eisernen Lastkähnen betrieb, während für den Oberrhein zu der Mainzer Gesellschaft mit 2 Dampfschiffen (Rhenus I und II) noch die bayrische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft mit 1 Dampfer und 6 Eisenkähnen getreten war, sich in Zukunft halten könnten. Nur an den wenigsten Plätzen, wie in Mannheim, waren die Beurtleute so vernünftig, sich den neuen Verhältnissen anzupassen und die Dampfkraft den eigenen Zwecken nutzbar zu machen. Dort traf man, im Wunsche, der niederländischen Gesellschaft und Ludwigshafen, der aufblühenden Konkurrenzstadt[2], die Spitze zu bieten, den trefflichen Ausweg, die bestehende Rangschiffahrtsgenossenschaft durch Erbauung eines Schleppdampfers im Februar 1843 in eine „Mannheimer Dampfschleppschifffahrtsgesellschaft" umzuwandeln[3], der Kaufleute und gewählte Beurtschiffer in gleicher Weise und im gemeinsamen Interesse angehörten. Diese neugegründete Vereinigung, die eine rege Thätigkeit entfaltete und bereits 1844 mit glücklichem Erfolg ein zweites Schleppschiff einstellen konnte, übernahm die bestehenden Rangfahrten, namentlich soweit sie auf den Linien Mannheim—Rotterdam, Amsterdam verkehrten. Die Zahl der in diese Beurten aufgenommenen Schiffer wurde auf 30 festgesetzt und zugleich an dem Grundsatze festgehalten, dafs nur die bei der Mannheimer Schleppschiffahrt als Aktionäre beteiligten Schiffer den regelmäfsigen Dienst in den Beurten versehen konnten.

Während so die Mannheimer Schiffer in rühmlicher Ausnahme mit den Fortschritten der Zeit vorangingen, blieben ihre Berufsgenossen anderwärts hartköpfig, wiesen gar die von den Reedern gemachten Vorschläge zurück und glaubten die unliebsame Konkurrenz durch Vermehrung, Erweiterung und Verbilligung der Rangfahrten vernichten zu können. Statt wie bei der Mannheimer Beurt zugleich mit dem Handelsstande aus der neuen Einnahmequelle zu schöpfen, verschmähten sie jedes Zusammenarbeiten und weigerten sich sogar nach Möglichkeit, ihre Segelschiffe schleppen zu lassen. So mufste die Mainzer Gesellschaft, die ursprünglich auf die Anschaffung eigener Lastfahrzeuge verzichtet hatte, anstatt den Schiffern, wie bei der Mannheimer Beurt, beim allmählichen Ersatz der hölzernen Segelschiffe[4] durch eiserne Boote helfen zu können, selbst zur Beschaffung solcher Kähne übergehen, um den Wettbewerb der Vereinigungen in Nachbarstädten auszuhalten. Als

[1] Vgl. Jahresbericht 1844 S. 16—19.

[2] Die frühere „Rheinschanze" war 1842 unter dem Namen Ludwigshafen zur Stadt erklärt worden.

[3] Vgl zum folgenden: Jahresbericht 1843 S. 8; 1844 S. 16. 18, 19. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 109—111.

[4] Vgl. das wahre Verhältnis der rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer S. 7.

darob sich mehrere Mainzer Beurtschiffer namens ihrer sämtlichen Kollegen bei der Bürgermeisterei beschweren, müssen sie sich abschlägig bescheiden lassen, da man nicht höhere und wichtigere Interessen des Handels ihretwegen aufs Spiel setzen könne, die gefährdet seien, wenn der Mainzer Verein nicht dem Beispiel ähnlicher Gesellschaften an anderen Orten folge[1].

Bei der ablehnenden Haltung der Segelschiffer gegenüber dem neuen Motor drängten die Gesellschaften auf Vermehrung der eisernen Lastkähne, um von fremder Nachfrage unabhängiger zu werden und dadurch ihren Betrieb weiter ausgestalten zu können. Soweit letzteres der Fall war, konnten sie den anfänglich hohen Schlepplohn bedeutend herabsetzen, wodurch natürlich der Konkurrenzkampf mit den Rangfahrern noch verschärft wurde.

In dem ungleichen Kampf, bei dem die Verbilligung der Frachtpreise[2] die furchtbarste Waffe blieb, mufsten die Segelschiffer, wenn sie hartnäckig am Althergebrachten hielten, den kürzeren ziehen. Eine Rangfahrt nach der andern ging der Auflösung entgegen[3]. In den Niederlanden wurden die ganz grofsen, altmodischen Rheinsegelschiffe vielfach abgebrochen oder verkauft. Die Kölner Rangfahrten nach Rotterdam und Amsterdam wurden verdrängt, in Ludwigshafen mufsten die Beurtleute den Betrieb einstellen und ebenso für die Strecke Mannheim – Strafsburg auf ihre Fahrten verzichten. Als die Frachtpreise 1846, 1847 bei der gröfseren Nachfrage nach Schiffsgelegenheit für die infolge der Mifsernte verlangten Fruchttransporte sich etwas besserten[4], stiegen im gleichen Verhältnisse die Kosten der Leinpferde, der Lebensmittel u. s. w., so dafs die höhere Fracht den Schiffern nicht sehr zu gute kam.

---

[1] Vgl. Schreiben vom 23. Juni, 1. Juli 1845 und Antwort vom 18. Juli 1845 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Viel wissen auch die genannten Akten von Beschwerden und Klagen zu erzählen, welche die Mainzer Karcherzunft, freilich vergeblich, erhob, als der Mainzer Dampfschleppschiffahrtsverein sich nach 1842 zur Anschaffung eigener Lastkähne entschlofs. Seitdem ging ihr Gewerbe mehr und mehr zurück, und als dann in späteren Jahren die übrig gebliebenen Segelschiffer sich ebenfalls meist der Hilfe der Dampfschlepper bedienten, mufsten sie ihren Betrieb auf Übernahme von Landfuhren beschränken. Seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist der Leinzug am Mittelrhein fast völlig verschwunden.

[2] Der Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein schlofs, wie früher die Beurtfahrer, alljährlich mit dem Handelsstande der Stadt Verträge ab, in denen die Frachtsätze jeweils festgelegt wurden. (Vgl. z. B. den Schiffahrtsvertrag vom 10. März 1854 in A. d. M. H.K. § 11 663.) In dem Frachtentarif sind das Rheinoctroi sowie Hafen-, Krahnen- und Werftgebühren zu Mainz und sonstige Zulagen nicht einbegriffen. Eine Anzahl gedruckter Tarife der Mainzer Schleppschiffahrt aus den fünfziger Jahren finden sich in der Bibliothek der Mainzer Handelskammer.

[3] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6; 1846 S. 3 und folgende Jahrgänge.

[4] Vgl. Jahresbericht 1846 S. 3; 1847 S. 4.

Die Dampfschleppereien dagegen nahmen immer weiteren Aufschwung; die kölnische Gesellschaft konnte innerhalb eines Jahres ihren Materialbestand um 1 Dampfboot und 6 Güterschiffe vermehren, so dafs sie 1845 bereits 4 Dampfer, 28 eiserne Schleppkähne und ein Seeschiff in Dienst hatte [1]. Auch die Geschäfte der Mainzer Gesellschaft nahmen an Umfang zu und zeugten von erwünschtem Gedeihen. Das Gleiche liefs sich von den Mannheimer und Ludwigshafener Unternehmungen berichten. Dazu bildete sich noch die „Frankfurter Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft“, die ihren Betrieb im Oktober 1845 begann und so rasch aufblühte, dafs sie bald zu den ersten dieser Unternehmungen zu rechnen war. Aufserdem liefs der Kohlenwerksbesitzer Matthias Stinnes in Mülheim an der Ruhr zum Transporte seiner Kohlennachen ein Schleppboot von solcher Kraft bauen, dafs es auf einmal zehn Kähne mit 40 000 Centnern bergwärts bringen konnte. Auch der Bergwerksbesitzer Franz Haniel in Ruhrort bediente sich zur Beförderung seiner Kohlen eines eigens dazu gebauten Schleppschiffes. Schliefslich trat in Ruhrort noch eine Gesellschaft zum gleichen Zwecke zusammen, die sofort drei Boote in Arbeit gab, und wurde im Juli 1846 in Düsseldorf die „Niederrheinische Gesellschaft“ konzessioniert, die ebenfalls ohne Zögern ihren Betrieb eröffnete [2].

Das waren Erfolge des Dampfmotors, die auch eine allgemeine Stockung des Verkehrswesens, wie sie das Jahr 1848 mit sich brachte, nicht mehr ernstlich in Frage stellen konnte. Ihnen gegenüber wufste sich das „Comité der rheinischen Segelschiffer“ nicht anders zu helfen, als durch einen auf einer Generalversammlung in Köln am 18. April zu stande gebrachten, leidenschaftlichen Appell [3] an die Nationalversammlung nebst Denkschrift, worin dieselbe aufgefordert wird, in „dem Kampfe des arbeitliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokratie des 19. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Arbeit gegen das Kapital“, gegen „die schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste des Mammons“. Ja weit mehr, alle „Aktiengesellschaften und sonstige, auf grofse Geldkapitalien basierte Schiffahrtsunternehmungen“ sollten untersagt, der Gütertransport auf oder mit Hilfe von Dampfern verboten, die Remorqueurs für Staatseigentum erklärt, ihre Besitzer als „Pfuscher“ von der Schiffahrt ausgeschlossen, und alle den Wassertransport Betreibenden unter Aufhebung der Mainzer Konvention von 1831 zu einer Innung mit Befähigungsnachweis vereinigt werden. Von den grofsen Worten ging man

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 7—11.

[2] Vgl. Jahresbericht 1846 S. 8.

[3] Im Auszug wiedergegeben bei **Borgius**, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 111.

zu schlimmen Thaten über. Die Dampfer erlitten an mehreren Orten bedeutende Störungen und Angriffe durch Schiffszieher, Halfterer, Hafenarbeiter etc.; ja, es kam in jener Zeit der allgemeinen Aufregung dahin, dafs selbst auf die Dampfschlepper geschossen wurde, Kapitäne und Steuerleute sich verbarrikadieren mufsten[1].

Dafs beide Arten des Widerstandes ergebnislos verliefen, braucht nicht betont zu werden. Die rheinischen Dampfschleppschiffahrtsunternehmungen antworteten mit einer gedruckten Denkschrift[2], in der sie nahezu alle erhobenen Anschuldigungen als unbegründet zurückzuweisen vermochten. Wenn auch ihre Behauptung, dafs die Dampfschleppschiffahrt nicht nachteilig auf die Wohlfahrt des rheinischen Segelschifferstandes einwirke, dafs dessen Ruin vielmehr vom Tage der Freigabe der Rheinschiffahrt datiere, unbegründet war, konnten sie doch klar darlegen, wieso die Kölner Interessenten, nachdem man einmal auf die Verwendung des Dampfmotors zum Schleppdienst verfallen war, als Gegengewicht gegen die holländischen Bestrebungen, zur selbständigen Ausnutzung der neuen Erfindung schreiten mufsten und die Mainzer, Mannheimer, Ludwigshafener Aktionäre gezwungen waren, diesem Vorbilde zu folgen, wenn sie den Güterzug über ihre Häfen nicht zu Gunsten Kölns verlieren wollten. Wie früher die Jachtenbesitzer es versäumt hätten, zur Erhaltung des Personen- und Eilgütertransports sich um die Dampfschiffe zu kümmern, so hätten auch die Rangfahrer, anstatt sich untereinander oder mit den Reedern gleich den Mannheimern zu Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften zu vereinigen, durch eigene Schuld aus Mangel an Intelligenz dem Fortschritt getrotzt, ihn in ihrem Fache so lange für unmöglich gehalten und darüber gespottet, bis es zu spät war. Als dann die neuartigen Güterkähne erfolgreich zur Verwendung kamen, da behielten sie eigenwillig ihre alten Schiffsformen bei und bauten in derselben Weise neue, statt sie, wenn auch von Holz, nach Schleppkahnsform herrichten zu lassen. Gegen das durch die Gesellschaften in Dienst gestellte Material, das sich im Kriegsfall vorzüglich zu Truppentransporten eigne, liefse sich so wenig etwas rechtmäfsig einwenden, wie gegen ihr Geschäftsgebaren, da sie aus eigenen Stücken die Frachtpreise erniedrigt hätten und sich mit mäfsigen Dividenden für ihre Aktionäre begnügten. Der Bemerkung, dafs „die Führer der Schleppkähne Lohnknechte seien“, wollten sie nur die Thatsache entgegenhalten, dafs ihre sämtlichen Schiffspatrone gehörig geprüfte und patentierte Fahrer seien, die einen jährlichen Gehalt von 600 fl., freie Wohnung, Bett, Licht und

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1848 S. 4.

[2] Das wahre Verhältnis der rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer. Frankfurt am Main (C. Krebs-Schmitt) 1848.

Brand bezögen, die mit ihren Matrosen, welche denselben Lohn wie die der Segelschiffer erhielten, ein ihrem Stande angemessenes, anständiges Auskommen hätten, mit dem sie ihre Lebenshaltung, ohne den Wechselfällen eines gewerblichen Verlustes ausgesetzt zu sein, in einer höchst ehrenvollen Weise führen könnten. Der vorgeschlagene Innungsverband schliefslich müsse als ganz überflüssig betrachtet werden, da er auf weiter nichts abziele, als die Schifferrechte bei wenigen zünftigen Familien fortzupflanzen. Der einzige Vorteil, den eine Zunft bieten könne, der Nachweis der persönlichen Befähigung zur Vermeidung der Pfuscherei, sei durch die Behörden auch ohnedies gewährleistet, da beispielsweise in Rheinpreufsen streng auf Beachtung der Vorschriften über Untersuchung der Fahrzeuge, Prüfung der Führer von Lastkähnen und Dampfern, Wahl der Maschinenwärter u. dergl. gehalten werde.

Wenn man dies alles erwäge, müsse man sagen, dafs der Kampf der Segelschiffer gegen die Anwendung der Dampfkraft bei den Schiffen auf dem nämlichen Grundsatz beruhe, den die Verblendung unzählige Male wieder anwenden werde, wenn sie dem unbrauchbaren Alten den Sieg zu verschaffen meine über das bessere Neue. „Es ist der Kampf der alten Burgen mit ihren Mannen und Schwertern gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckereien, der Handarbeiter gegen die Maschinen“. . . „Die Vervollkommnung des menschlichen Geschlechts ist dadurch bedingt, dafs die willkürliche Satzung nicht dem Fortschritt des Geistes sich entgegenstemme. Die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt. Gegen die Verblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmafsung, die uns bedrohen — berufen wir uns auf die Rechte der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der steten Vervollkommnung!“

Das war etwas überschwänglich und kühn gesprochen, aber doch im wesentlichen der Sachlage entsprechend. Die grofsen Verdienste der Rheindampfschiffahrt um die Vermehrung des Verkehrs und die Belebung der Verbindungen auf dem Flufs wurden bald allgemein anerkannt. Schon die einfache Thatsache, dafs die Beurtschiffer von Amsterdam bis Köln zu einer Bergreise 14—30, von Rotterdam bis Köln 10—20 Tage brauchten[1], während die Schleppschiffe bei mäfsigen Preisen von Amsterdam bis Köln 5—8, von Rotterdam nur 3—5 Tage benötigten, mufste jedem Unbefangenen die Augen über die Vorzüge dieser Beförderungsart öffnen.

Auf der anderen Seite liefs sich nicht leugnen, dafs die Dampfschiffahrt den Segelschiffen, namentlich dem kleineren Schifferstand schweren Nachteil brachte. Eine Masse von Familien, die bisher von den Segelschiffern ihre Beschäftigung

[1] Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 66, 67.

und Brot erhielten, ging der Verarmung entgegen, während die neuen Unternehmungen durch ihr vereintes Kapital blühten und mit jedem Jahre zunahmen. Wenn die Dampfschiffahrt auf dem Rheine auch einige Tausend Menschen beschäftigte, wenn auch für jeden Dampfer durchschnittlich 15 Mann, für die Remorqueurs 20, die Schleppkähne 3 Leute verlangt wurden[1], so konnten doch nicht alle Schiffer, die es wünschten und verdienten, unterkommen. Für die selbständigen Meister war es zudem sehr schwer, in älteren Jahren nochmals den Beruf zu wechseln, zu lernen, auf die freie Verfügung über ihre Person zu verzichten und sich in das Getriebe eines gröfseren Ganzen einzuarbeiten. Nach der persönlichen Seite erscheint die Verkehrsänderung, wie die meisten grofsartigen Neuerungen im Wirtschaftsleben, vielfach sehr betrübend, und es ist daher als ein Glück für die Beteiligten zu betrachten, dafs der Siegeslauf des Dampfmotors nicht ganz so schnell verlief, wie es in den vierziger Jahren des neunzehnten Säkulums den Anschein hatte.

Noch im letzten Momente lernten die Segelschiffer sich fügen. Als sie einsahen, dafs sie bei äufserster Verbilligung[2] der Frachten kaum noch Ladungen erhalten konnten, dafs ihre Zahl, die seit 1831 langsam abnahm[3], sich plötzlich stark minderte, bequemten sie sich zu dem, was sie anfangs so entschieden verweigert hatten: ihre Fahrzeuge, soweit dies möglich, durch Dampfer schleppen zu lassen. Sie erkannten mehr und mehr, dafs die Benutzung der Schlepper ihnen als einziges Rettungsmittel bliebe, und da die Schleppschiffahrtsgesellschaften auch beim regelmsäfsigen Ziehen fremder Fahrzeuge ihre Rechnung fanden, boten diese bereitwillig ihre Vermittlung an. Ja, es wurden sogar noch in demselben Jahre 1848 Versuche gemacht, ein Übereinkommen zwischen den Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften und den Segelschiffern zu stande zu bringen.

Die Centralkommission berief für den September nach Mainz einen Kongrefs[4], an dem neben ihren Beamten Ab-

---

[1] Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 69.

[2] Namentlich die Strafsburger Rangfahrer machten in dieser Beziehung die verzweifeltsten Anstrengungen. Vgl. Jahresbericht 1848 S. 3. Die Schiffer verstanden sich schliefslich zu den niedrigsten Frachten, um überhaupt nur Ladungen zu bekommen. So wurde 1850 eine Partie Rohzucker von Rotterdam bis Köln, also 50 deutsche Meilen, für 39 Cts. pro Centner transportiert. Vgl. Jahresbericht 1850 S. 5, 8.

[3] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 4.

[4] Schon einige Monate vorher hatte die Centralkommission einen Beschlufs gefafst, der die Einstellung neuer Dampfschiffe auf dem Rhein verhindern sollte, aber unwirksam blieb. Vgl. dazu die hessische Bekanntmachung über „Mafsregeln zum Schutz der Segelschiffer“ vom 30. Juli 1848 (hessisches Regierungsblatt 1848 S. 235).

geordnete der rheinischen Handelskammern, der Dampfschifffahrts- und Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften, sowie Delegierte der Segelschiffer teilnahmen[1]. Neben der Regelung des Lotsenwesens, den Wünschen wegen Ermäfsigung der Rheinzölle wurde die genannte Frage eifrig besprochen.

Die Segelschiffer legten dabei gegen die Anschaffung und Vermehrung eigener Lastkähne durch die Dampfschleppschifffahrtsgesellschaften eifrig Verwahrung[2] ein. Durch solches Gebaren, so erklärten sie, würden sie nach und nach völlig vom Rheine verdrängt, werde eine ganze Anzahl von Familien brodlos gemacht und gehe das grofse, in ihren Schiffen steckende Kapital völlig verloren. Von dieser Meinung durchdrungen, gehe ihr Verlangen dahin, dafs die Gesellschaften anstatt eigene Schleppkähne zn beladen, so viele Schiffer durch Beurtverträge an ihr Interesse fesseln möchten, als sie zum Vorteil ihrer Handelsplätze für nötig erachteten. Die ihnen gehörigen Kähne sollten in einer öffentlichen Versteigerung und nach einem zuvor ermittelten Werte an den Meistbietenden begeben werden. Alsdann wäre jenen Schiffern, die alte untaugliche Fahrzeuge besäfsen, die Gelegenheit geboten, sich für den Dienst bessere anzuschaffen, auf welche Weise die Kähne in kurzer Zeit in Privathände übergehen würden. Jene, welche nicht sogleich verkauft wären, könnten als Hilfsschiffe beibehalten und für den daraus entstehenden Zinsenverlust eine entsprechende Vergütung von den Schiffern an die Gesellschaften geleistet werden. Andererseits wären die den Beurten angehörigen Schiffer den Gesellschaften gegenüber verpflichtet, nur deren Remorqueurs[3] in Anspruch zu nehmen. Frachten und Schleppkähne würden von einer besonderen Kommission von Kaufleuten, Schleppschiffbesitzern und Beurtschiffern festgesetzt. Auch die „Übergriffe" der Personendampfschiffe, die sich auf die Mitnahme von Eilgütern zu beschränken hätten, müfsten eingedämmt werden.

Diese stark utopischen Pläne fanden bei den Unternehmungen naturgemäfs wenig Entgegenkommen. Abgesehen von der Mannheimer Gesellschaft, die der Antrag nicht direkt berührte, da sie keine eigenen Schleppkähne besafs, erklärte

---

[1] Die Tagung dauerte vom 25. bis 28. September 1848. Die stattgehabten Verhandlungen wurden auf Wunsch der Versammlung durch den Druck veröffentlicht und den Teilnehmern ausgehändigt. Ein Exemplar derselben findet sich im A. d. M. H.K. § 10 914.

[2] Vgl. besonders Anlage 1 und 2 zum Protokoll vom 28. Sept. 1848 a. a. O.

[3] Borgius gebraucht das Wort „Remorqueur" irrtümlich für die im Schlepptau geführten eisernen Lastkähne der Schleppschiffahrtsgesellschaften. (Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 109, 110.) Richtigerweise bezeichnet man mit dem französischen, aber am Rhein viel gebrauchten Ausdruck nur die Dampfschlepper selbst (Bugsierboote; tugboats).

eigentlich nur der Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein, der ebenfalls nur zögernd, um der Konkurrenz zu begegnen, eigene Lastfahrzeuge angeschafft hatte, seine principielle Bereitwilligkeit zu den gemachten Vorschlägen. Die übrigen Vertreter der Dampfschleppfahrten sprachen entschieden dagegen, da jede Beschränkung der Gewerbefreiheit zu verwerfen sei oder, wie der Bevollmächtigte der Ruhrorter Gesellschaft nicht grundlos bemerkte, es den Segelschiffern ja freistehe, sich recht zahlreich als Aktionäre an den angefeindeten Unternehmungen zu beteiligen. Dagegen betonten die Kommissare der Gesellschaften ausnahmslos, sie seien unter gewissen Bedingungen gewillt, die Segelschiffe gegen einen billigen Lohn in einer näher zu bestimmenden Weise zu schleppen[1].

Die Bevollmächtigten des Handelsstandes verhielten sich ziemlich zurückhaltend, versprachen aber bei entsprechenden Leistungen die Segelschiffer so weit als möglich zu berücksichtigen.

War so das Ergebnis der Versammlungen auch nur gering, so hatten diese doch einer weiteren Verständigung zwischen den Parteien vorgearbeitet.

Wirklich wurden bereits im Jahre 1849 Fahrzeuge zu Preisen geschleppt[2], für welche Beurtleute wie gewöhnliche Segelschiffer ihre Boote nicht mit Pferden hätten befördern lassen können. Üble Folgen von dieser Wendung der Dinge spürten nur die Halfterer, die ihre Leinpferde zum grofsen Teil abschaffen mufsten, die aber auch bei sofortiger Niederdrückung der Segelschiffahrt kein besseres Los gefunden hätten.

Die Gestaltung der Verhältnisse in der nächsten Zeit wird am besten durch die Nachrichten über die Kölner Rangfahrten veranschaulicht, die unter Leitung der Kommission eines Schiffahrtsvereins organisiert waren. Dieser schlofs wegen regelmäfsiger Fortschaffung der Schiffe mit der „Kölner Dampfschleppschiffahrt" einen Vertrag, wonach die Gesellschaft für den Dienst zu Berg zwei Schlepper bestimmte. Durch dieselben wurden beispielsweise im Jahre 1850 von insgesamt 297 Rangfahrten mit 643815 Centner Ladung, 212 mit zusammen 520737 Centner befördert, während weitere 82 Schiffe von anderen Gesellschaften geschleppt und nur 3 von Pferden gezogen wurden[3]. Es hatte, wie hieraus hervorgeht, der Leinzug für die gröfsere Schiffahrt beinahe aufgehört. In welchem Mafse allmählich die Anwendung der Dampfkraft zunahm und

---

[1] Protokoll der Vormittagssitzung vom 28. September 1848 a. a. O.

[2] Vgl. Jahresbericht 1849 S. 2, 3.

[3] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 8. Die nächsten Jahre zeigen ähnliche Verhältniszahlen; vgl. Jahresbericht 1851 S. 6; 1852 S. IV u. ff. Auch die Mainzer Beurtfahrer liefsen in jenen Jahren ihre Schiffe, die nach Rotterdam und Amsterdam bestimmt waren, fast ausnahmslos durch die Mainzer Dampfschleppschiffe, Rhenus I und II, befördern. Vgl. z. B. Jahresbericht 1852 S. VII.

die Benutzung der Leinpferde sich minderte, erhellt aus folgender Aufstellung[1]:

Im Jahre	Die Fähre bei Hamm oberhalb Düsseldorf hat übergesetzt Pferde	Die Schiffbrücke bei Düsseldorf haben mittelst Dampfkraft passiert Schiffe
1843	14 384	339
1844	10 179	627
1845	9 864	1 073
1846	8 781	1 527
1847	9 381	2 566
1848	4 696	2 438
1849	2 022	2 860
1850	1 287	3 989

An dieser Entwicklung konnte auch eine zeitweilige Krisis nichts ändern, wie sie im Herbst 1851 entstand, als der Güterverkehr durch die bedeutenden Transporte von Getreide sich ganz aufserordentlich vermehrte[2], und die Dampfschleppschifffahrtsunternehmer, die eigene Hinterschiffe schleppen liefsen, hiermit dergestalt beschäftigt waren, dafs die Segelschiffe zuweilen gar nicht, zuweilen aber auch sehr unregelmäfsig und nicht nach Bedürfnis geschleppt wurden und wieder auf die Pferde angewiesen waren.

Im allgemeinen konnten die Segelschiffer, bei der bereits vorhandenen grofsen Menge von Dampfschleppern, dieselben auf eine vorteilhafte Weise zu niedrigen Schlepplohnpreisen benutzen und dadurch mit den herabgedrückten Frachtsätzen etwas leichter auskommen, ja die Fahrten der Segelschiffe kamen sogar im Vergleich mit den letztvergangenen Jahren besonders auf der niederländischen Stromstrecke wieder etwas mehr in Aufschwung[3], was sie wesentlich der Ausnutzung der Dampfkraft verdankten.

In dem angedeuteten Bestande konnten sich die Rangfahrten, soweit sie die Dampfer als Beförderungsmittel zu Hilfe riefen, noch etwa ein Jahrzehnt erhalten[4]. Wesentliche Änderungen sind für diese Periode, wenn man von dem langsamen, stetigen Rückgange absieht, nicht zu melden. Die Teilnehmer der Beurten litten bald mehr bald minder je nach dem Schiffsbedarf der einzelnen Jahrgänge unter dem Druck auf die Frachtpreise, den das starke Angebot der Konkurrenz erzeugte[5]. Besonders misslich ward es von ihnen empfunden, dafs viele Schiffer nicht mehr nach Centner berechnete Frachten

[1] Dieselbe ist entnommen dem Jahresbericht 1851 S. 23.
[2] A. a. O. S. 23, 24.
[3] Jahresbericht 1850 S. 9.
[4] Vgl. Jahresbericht 1853 S. VI; 1854 S. 4; 1855 S. 18; 1856 S. XVIII; 1857 S. XX; 1858 S. IX.
[5] Vgl. Jahresbericht 1855 S. 4; 1856 S. XVIII.

erhoben, sondern sich zur Übernahme von Ladungen gegen eine aufs ganze ausgeschlagene Abfindungssumme bequemten. Namentlich war solches in Köln der Fall, wo die Schleppschifffahrtsgesellschaft mit zahlreichen Seglern derlei Vereinbarungen traf. Da diese Konkurrenten die Waren so vielfach billiger beförderten, wurden den Beurten grofse Partieen Güter entzogen und sie dadurch empfindlich in ihrem Verdienste geschädigt. Dank diesen Verhältnissen traten allmählich immer mehr Rangschiffer aus den bisherigen Vereinen aus, da sie dann, ohne weiter an die Reihe gebunden zu sein, ebenfalls solche Fahrten gegen eine Aversionalsumme übernehmen und die Zahl ihrer Reisen vermehren konnten.

Zu Beginn der sechziger Jahre fingen schliefslich die letzten Rangfahrten an, sich aufzulösen. Neben den Dampfschiffen war ein neuer Mitbewerber immer gefährlicher geworden: die Eisenbahnen, die ihnen nun auch die letzten Reste der seither verbliebenen Thätigkeit entzogen [1]. Die Rangfahrt von Koblenz nach Mainz, Mannheim, Frankfurt, mittelst welcher hauptsächlich Güter von der Mosel und Saar befördert wurden, ward beispielsweise für das Jahr 1860 ausdrücklich deshalb gekündigt, weil Eisenwaren, die bisher den bedeutendsten Teil der Fracht bildeten, mittelst der Eisenbahn von Koblenz billiger als auf der Wasserstrafse transportiert werden konnten. In dem Jahresbericht für 1860 mufste die Centralkommission schon ganz allgemein feststellen [2], dafs die in früheren Zeiten eingerichteten Rangfahrten der Segelschiffer zum Teil eingegangen seien und da, wo sie noch beständen, nur mit Mühe erhalten würden. „Eisenbahnen und Dampfschiffahrt haben das Interesse des handeltreibenden Publikums für die Rangfahrten und deren relativen Wert sehr verringert. Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit den gröfsten Anstrengungen, oft ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen.“ Für 1862 konnte dann gemeldet werden, dafs die sogenannte Beurt- oder Rangfahrt im Grunde nur noch dem Namen nach bestehe [3].

Länger als die geschilderten Verbände konnten sich die einzelnen Segelschiffer halten, welche die Bergreisen mit Hilfe der Dampfschlepper bewerkstelligten und namentlich in Fällen, wo es ihnen gelang, ganze Schiffsladungen eines Masseartikels für ihre Boote zu erhalten, auskömmlichen Verdienst fanden.

[1] Vgl. Jahresbericht 1859 S. VII.

[2] Jahresbericht 1860 S. VI.

[3] Vgl. Jahresbericht 1861 S. IX; 1862 S. IX. Danach ist Borgius zu berichtigen, der das Aufhören der selbständigen Segelschiffahrt im Rhein-Grofshandel schon 10 Jahre früher ansetzt (Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 111).

Drittes Kapitel.

Wettstreit der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande.

---

§ 17.

Die Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse im Jahre 1831 hat die Entwicklung der Dampfschiffahrt für Personen- und Stückgutverkehr nur indirekt durch Wegräumung rechtlicher Hindernisse und Schaffen einer gröſseren Verkehrsfreiheit, namentlich Beseitigung des bei Gebrauch von Dampfern ganz unhaltbaren Stapelzwangs berührt. Im einzelnen brauchte sie sich nicht mit derselben zu beschäftigen und durfte die Weitergestaltung der Verhältnisse nach dieser Richtung ruhig der Zukunft überlassen. Der Dampfschiffahrtsbetrieb zeigt daher nach Inkrafttreten der neuen Ordnung keine merkwürdigen, überraschenden Umwälzungen, sondern die ruhige Fortentwicklung, wie sie sich nach Lage der begründeten Verhältnisse, nach dem günstigen Resultat der ersten Versuche erwarten lieſs. Damit soll nicht gesagt sein, daſs es an jeder weitergehenden Umgestaltung gebrach; im Gegenteil nach mancher Richtung, namentlich was Organisation und inneren Ausbau der Unternehmungen anlangt, traten sehr bald bedeutsame Veränderungen zu Tage. Einer der neugegründeten Groſsbetriebe, die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, löſste sich bereits 1832, wenige Jahre nach seiner Errichtung, wieder auf und übertrug „in der Erwägung, daſs die seit dem 17. Juli 1831 geschaffene gröſsere Freiheit der Fluſsschiffahrt die Vereinigung aller zu Gebote stehenden Mittel und Kräfte zur Erreichung geordneter, schneller, regelmäſsiger Fahrten erfordere“, sein gesamtes Vermögen an die

„Preufsisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln[1]". Letztere sollte sich unter dem als Liquidationstag angenommenen 15. Februar 1832 in erweitertem Umfange als „Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft" neu konstituieren. Sie übernahm laut Vertrag vom 20. Januar 1832[2] aufser den gesamten Mobilien und Immobilien einschliefslich der Reparaturwerkstätte in Mainz, dem Dampfer für den Oberrhein, „Ludwig", und dem Dampfboot für den Main „Die Stadt Frankfurt" auch alle Rechte, Privilegien und Konzessionen der aufgelösten Vereinigung, deren einstige Mitglieder zum Ausgleich dafür ein Aktienkapital von 120 000 fl. (in preufs. Kurs à 105 Kreuzer) überwiesen bekamen[3].

Im Anschlufs an den Hauptvertrag wurde dann noch zu Gunsten von Mainz vereinbart, dafs die Schiffe der neuen Gesellschaft, solange die Konkurrenz ausbliebe, weder aufwärts noch abwärts an Mainz vorbeifahren sollten, „ohne die geladenen weitergehenden Waren im Hafen daselbst zu löschen[4]". Damit sollte an Stelle des verlorenen rechtlichen ein künstlicher Umschlag zu Gunsten des Mainzer Speditionshandels, soweit als möglich, eingerichtet werden.

Seitdem dehnte die preufsische Gesellschaft, die sich in jenen Jahren mit der niederländischen in den Betrieb der Dampfschiffahrt teilte, ihre Fahrten nach dem Oberrhein zunächst bis Mannheim[5] und seit 1833 bis Kehl und Strafsburg aus[6]. 1835 waren bereits 15 Dampfer von beiden Unternehmungen in Dienst gestellt. Welch steigender Beliebtheit sie sich erfreuten, veranschaulichen die Notizen, welche für die Strecke Köln-Mainz resp. Mannheim-Strafsburg überliefert sind. Auf derselben wurden durch sie transportiert[7]:

---

[1] Später wurde dieser Schritt in Mainz von lokalpatriotischem Standpunkt aus sehr beklagt. Vgl. Gedenkbuch der 4. Jubelfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst. Mainz (Seifert) 1840 S. 248.

[2] Handelskammer zu Mainz S. 49 nennt als Datum des Vertrags irrtümlich den 28. statt 20. Januar.

[3] Abschrift der Vereinbarung vom 10. April 1831 sowie Originalurkunde des Vertrags vom 20. Januar 1832 in A. d. A. d. M. H.K. §§ 4783 und 5822. Siehe Beilage 16.

[4] Zusatzbestimmungen zum Vertrag vom 20. Januar 1832 a. a. O, Siehe Beilage 17.

[5] Der Dampfer „Ludwig" hatte für die Rhein- und Maindampfschiffahrtsgesellschaft schon seit 5. Juni 1830 die Strecke Mainz-Mannheim befahren; vgl. Herman, Adrefsbuch 1830 S. 74.

[6] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 145, Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 12 nennt irrtümlich 1834 als Jahr der Betriebsausdehnung bis Strafsburg.

[7] Die Zahlen sind entnommen Jahresbericht 1835 S. 145.

Jahr	Reisende	Waren in Centnern	Ertrag dieser beiden Transporte in Rthlr. preufs. Cour.	Anzahl der Dampfschiffe im Dienst
1827	18 624	57 135	—	2
1828	33 352	83 292	—	
1829	42 942	142 452	177 107	
1830	52 580	181 442	209 293	3
1831	60 105	180 321	197 782	
1832	71 572	103 996	184 850	5
1833	97 971	213 912	276 232	6
1834	114 003	137 163	250 000	
1835	113 447	181 075	357 932	8
	552 620	1 140 361	1 653 198 Rthlr.	

Auch für die nächsten Jahre bleiben die Boote dieser beiden Unternehmungen noch ohne Mitbewerber, da die 1836 neu gebildete Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein vorerst nur einige Probetouren machte und den regelmäfsigen Fahrtenbetrieb erst einige Jahre später aufnahm[1]. Trotzdem verstand sich namentlich die niederländische Unternehmung dazu, die Frachten für 1837 bedeutend herabzusetzen, indem sie einzelne Waren in billigere Klassen einstellte. Sie besafs nunmehr 12 Dampfschiffe, von denen 9 zu dem Personen- und Gütertransporte auf dem Rhein, 3 zu Schleppdiensten auf der holländischen Strecke und eins, die „Batavia“, zur Unterhaltung der Verbindung zwischen London und dem Kontinente benutzt wurde. Da die Boote bei offenem Rhein auch während des Winters in Thätigkeit blieben, konnten sie es im Jahre auf durchschnittlich 320—330 Fahrten zwischen Köln und Rotterdam, 70—80 zwischen Düsseldorf und Rotterdam und wöchentlich je eine Fahrt hin und zurück zwischen London und Rotterdam bringen. Die preufsisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte insgesamt 9 Schiffe in Verwendung, die täglich mehrmals zwischen Köln und Mainz und einmal bis Strafsburg fuhren. Durch die Diensteinrichtung, über die sich beide Gesellschaften geeinigt hatten, war jeden Tag eine direkte Verbindung zwischen Rotterdam und Strafsburg und jede Woche eine solche zwischen London und Strafsburg hergestellt[2]. Der Zulauf von Reisenden blieb stetig im Wachsen begriffen. Nach Vollendung des ersten Jahrzehnts seit ihrem Bestehen konnte die preufsische Unternehmung stolz darauf hinweisen, dafs sie in dem verflossenen Zeitraum bereits eine Million Passagiere und zwei Millionen Centner Waren befördert habe[3].

[1] Vgl. zum folgenden Jahresbericht 1836 und 1837 S. 37—42.
[2] Siehe Beilage 18.
[3] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 42. Die Zahl stimmt [illegible].

Die starke Inanspruchnahme und die daraus folgenden günstigen finanziellen Ergebnisse veranlaſsten wiederum die Gesellschaften, auf neue Verbesserungen ihrer Transportmittel zu drängen. Während die kölnische Gesellschaft die ersten Dampfer in Holland bauen und mit englischen Maschinen ausrüsten lieſs, konnte sie für die folgenden deutsche Arbeit und deutsches Material in Anspruch nehmen. Die Maschinenwerkstätte von Jacobi, Haniel und Huyssen, die sogenannte „Gute Hoffnungshütte" zu Sterkrade und die Schiffsbauwerft derselben Firma zu Ruhrort führten die übertragenen Bestellungen zu allgemeiner Zufriedenheit aus[1]. An Stelle des Wattschen Maschinensystems (Niederdruck) versuchte man es bald mit Expansionsmaschinen, die in fortschreitender Vervollkommnung später oscillierende Cylinder erhielten[2]. Eine weitere fast wichtigere Verbesserung im Schiffsbau, die zuerst auf dem Rheine bei dem „Groſsherzog Leopold" in Verwendung kam, wurde dadurch erzielt, daſs für die Innenhölzer (Schiffsgerippe) Eisen genommen und nur die Bekleidung (Schiffshaut) von Forlenholz hergestellt wurde[3]. Die Verwendung des Eisens, die sich auch bei Fertigung der Lastkähne für Dampfschlepper glänzend bewährte[4], nahm in den nächsten Jahren immer mehr zu. Bald wurden die ganzen Schiffskörper aus diesem Material geschaffen; die ersten hölzernen Fahrzeuge ersetzte man, soweit die Maschinen noch brauchbar waren, ebenfalls durch metallene, und kaum ein Menschenalter nach Einführung der Dampfboote war die Umwechselung der hölzernen Balken in Eisen in allen Stücken, selbst bis auf die Maschinenunterlagen vollzogen[5].

Indessen lieſs sich das thatsächliche Monopol, wie es die beiden ersten groſsen Unternehmungen eine Zeit lang behaupteten, nicht immer aufrecht erhalten. 1838 trat mit ihnen die „Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein" in ernsten Wettbewerb[6]. Sie war auf Anregung

---

wenn man das Jahr 1838 (das elfte seit Bestehen der Gesellschaft) einbezieht.

[1] Das erste daselbst am 7. Mai 1830 vom Stapel gelassene Schiff „die Stadt Mainz" wurde wegen seiner „soliden Bauart und äuſserst gefälligen und eleganten Form" gerühmt. Herman, Adreſsbuch 1830 Seite 75.

[2] Die Thätigkeit der ersten Dampfmaschinen auf den Rheinschiffen wird anschaulich von Herman a. a. O. beschrieben.

[3] Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 43.

[4] Vgl. oben S. 255 ff.

[5] Vgl. Verhandlungen der Generalversammlungen der Dampfschifffahrtsgesellschaft für Nieder- und Mittelrhein 1846, 1847, 1848, 1855. Die späteren Fortschritte der Technik, wie die Herstellung von Wasserrädern mit beweglichen Schaufeln dürfen hier füglich übergangen werden. Vgl. über die Entwicklung der Dampfschiffe Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 266 ff.

[6] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 19.

der Handelskammern von Düsseldorf, Elberfeld und Mainz, wo sich das Bedürfnis nach einem „nationalen“ Betriebe fühlbar machte, sowie mit Unterstützung des Kaufmannstandes von Koblenz, Neuwied und des Herzogtums Nassau am 13. Mai 1836 mit dem Sitz zu Düsseldorf gegründet worden[1] und setzte sich zum Ziel, den Verkehr von Personen und Gütern auf der Stromstrecke zwischen Mainz und Rotterdam im Anschlufs an den Seeverkehr zu vermitteln. Sie bereitete mit ihren Fahrten nicht nur der niederländischen, sondern auch der kölnischen Gesellschaft empfindliche Konkurrenz[2], deren frühere Verabredungen hinsichtlich Verteilung der Flufsstrecken mit Köln als beiderseitigem Endpunkt sich fortan nicht mehr aufrecht erhalten liefsen. Seit dem Jahre 1840 gingen auch die Kölner Boote abwärts bis Düsseldorf und weiterhin bis Arnheim und Rotterdam. Wohlfeilere Frachtpreise, Herabsetzung des Personengeldes und „gröfsere Lebendigkeit auf dem Rheine“ waren die nächsten Folgen des Wettkampfes, der sich nunmehr unter den genannten Instituten entwickelte. Er wurde um so lebhafter, als neben den gröfseren Gesellschaften noch verschiedene kleinere Unternehmungen auftauchten, die wenigstens auf einzelnen Strecken sich zunächst als erfolgreiche Mitbewerber zu behaupten wufsten.

Seit dem 1. September 1838 fuhr ein Schiff der neuen Amsterdamer, der sogenannten Yssel-Gesellschaft[3] wöchentlich einmal zwischen Kampen und Köln, das weniger dem Passagiertransport wie der Güterverladung diente. Bereits 1839 wurde ihm ein zweites Boot beigesellt, und durch die eben entstandene „Nymweger Gesellschaft“ mit 2 Dampfern eine Verbindung zwischen Nymwegen und Rotterdam hergestellt. Zugleich suchte man eine regelmäfsige Dampfschiffahrt auf dem Oberlauf des Stroms zwischen Basel und Strafsburg zu errichten[4]. Die „Compagnie Renouard de Boussière“[5] in Strafsburg stellte zwei Boote in Dienst, die bei einer Ladefähigkeit von 1200 Centnern mit Maschinen von 30 Pferdekräften ausgerüstet waren. Sie wurden bergwärts durch den Rhein-Rhonekanal mit Relaispferden von Strafsburg bis Hüningen gezogen, wozu 30 Stunden nötig waren, während die Fahrt rheinabwärts nur 7 Stunden einschliefslich des Aufenthalts an den Zwischen-

---

[1] Näheres in Schreiben der Mainzer Handelskammer vom 4., 7. März 1836, der Düsseldorfer Handelskammer vom 29. April, der Mainzer Handelskammer vom 2. Mai u. s. w. in A. d. A. d. M. H.K. §§ 7024, 7114, 8301, 8316, 8327, 8329. Vgl. auch Handelskammer zu Mainz S. 50.

[2] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 49, 50; Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 12, 13.

[3] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 18; 1839 S. 28.

[4] Vgl. Jahresbericht 1838 S. 19; 1839 S. 24—26; 1840 S. 8; 1841 S. 9.

[5] Der Name wird in den Jahresberichten wechselnd als Boussière und Bussière angegeben.

stationen erforderte. 1839 betrug die Zahl der durch sie beförderten Reisenden 12268 (davon 2094 gegen und 10174 mit dem Strome), das Quantum der zu Thal gebrachten Güter insgesamt 2209 Centner [1]. Da sie den Anschlufs an die Schiffe der preufsischen Gesellschaft zu Strafsburg erreichten, war es möglich, dafs Passagiere, die des Morgens um 5 Uhr Basel verliefsen, des nämlichen Abends 8 Uhr in Mannheim ankamen, dort übernachteten und mit dem am anderen Tage 6 Uhr früh nach Köln fahrenden Boote, das gegen 8 Uhr abends dort ankam, weiterreisen konnten [2], mithin die ganze Strecke Basel—Köln in der für die damaligen Verhältnisse knappen Zeit von 40 Stunden zurücklegten, wovon nur 30 auf den thatsächlichen Transport entfielen.

Ein Jahr später trat für dieselbe Linie wieder ein anderes Unternehmen ins Leben, das zwischen dem 22. Juni und 30. Oktober 1840 ein in Paris gebautes, sehr leichtes, langes und schlankes Schiff, den „Adler", zur Fahrt einstellte [3]. Seine Schnelligkeit sowie die Leichtigkeit, mit der es die grofsen Schwierigkeiten der Strömung von Strafsburg bis Basel überwand, wurden sehr bewundert. Da es sich eines ziemlich bedeutenden Zuspruchs erfreute und gleich in der ersten Periode 5872 Personen beförderte, nahmen seine Besitzer, die sich zur Gesellschaft der „Adler des Oberrheins" zusammengeschlossen hatten, bald einen zweiten Dampfer in ihren Dienst und dehnten die Fahrten bis Mainz aus, wo sie ihre Ladungen an die Boote der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein abgaben. Weil sie Mainz zum Endpunkt ihrer Fahrten

---

[1] Zu Berg wurden keine Güter zur Ladung angenommen (Jahresbericht 1839 S. 25.)

[2] Siehe Beilage 18. Die Fahrten der Kölner Dampfer gaben in Verbindung mit denen der anderen Schiffahrtsgesellschaften für die damalige Zeit, da man die Eisenbahnfahrten noch nicht kannte, Gelegenheit zu einer aufserordentlich prompten und schnellen Beförderung. Die regelmäfsige Fahrzeit der Dampfschiffe betrug im Jahre 1840 (nach Gedenkbuch der 4. Jubelfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst 1840. Mainz, Seifert):

für die Strecke	zu Berg	zu Thal	Unterschied zwischen Berg- und Thalfahrt
Basel-Strafsburg	5 St. 20 M.	15 St. 30 M.	10 St. 10 M.
Strafsburg-Knielingen	4 - 10 -	9 - 50 -	5 - 40 -
Knielingen-Mannheim	3 - 50 -	8 - 30 -	4 - 80 -
Mannheim-Mainz	4 - 5 -	8 - 5 -	4 - -
Mainz-Koblenz	4 - 45 -	7 - 55 -	3 - 10 -
Koblenz-Bonn	2 - 40 -	6 - 20 -	3 - 80 -
Bonn-Köln	1 - 30 -	3 - 30 -	2 - -
Köln-Düsseldorf	2 - 40 -	5 - 50 -	3 - 10 -
Düsseldorf-Emmerich	5 - 35 -	11 - 20 -	5 - 85 -
Emmerich-Arnheim	1 - 45 -	3 - 10 -	1 - 65 -
Arnheim-Kuilenburg	3 - 10 -	6 - 10 -	3 - -
Kuilenburg-Rotterdam	3 - 50 -	6 - -	2 - 50 -

[3] Vgl. Jahresbericht 1840 S. 8; 1841 S. 9.

gemacht hatten, fanden sie daselbst in Handelskreisen mehr Sympathie[1] als die Kölner Vereinigung, die Menschen und Güter ohne Umladung an der Stadt vorbeiführte. Allein trotz des guten Anfangs, trotz der Unterstützung des mittel- und oberrheinischen Handelsstandes und eigener Anstrengung, konnte sich die Gesellschaft ebensowenig dauernd halten, wie das Unternehmen Renouard de Boussières in Strafsburg. Letzteres nahm 1842 ein Ende[2], erstgenannte mufste 1843 zur Liquidation schreiten[3], nachdem sie, „durch Unglücksfälle gezwungen", ihren Dienst zwischen Basel und Mainz „vorläufig" eingestellt hatte[4]. Die Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, die mit ihr in Verbindung gestanden, übernahm im Juli 1843 samt ihren Schiffen den Dienst bis Mannheim, wofür die bereits ausgegebenen Personenkarten der alten Gesellschaft nach Vereinbarung Geltung behielten[5]. Die Wasserstandsverhältnisse oberhalb Strafsburgs liefsen eine Fortführung der Fahrten auf dieser Linie nicht lohnend erscheinen.

Weit mehr Erfolg als die neu errichteten Linien für den Personen- und Stückguttransport hatten die Gesellschaften für Dampfschleppschiffahrt, die sich seit 1840, entschiedener seit 1841/42 in den Niederlanden, in Köln und Mainz bildeten[6]. Ihre Boote machten den bereits in Betrieb stehenden Passagierdampfern verhältnismäfsig wenig Konkurrenz und thaten in erster Linie den auf Wind und Leinzug angewiesenen Segelschiffen, besonders den Rangtouren Abbruch. Schärfer gestaltete sich der Wettbewerb innerhalb jeder der beiden Arten des Dampfschiffbetriebs. Die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften führten eine Zeit lang den heftigsten Konkurrenzkampf untereinander. Sie buhlten um die Gunst der Lokalbehörden wie Staatsverwaltungen und suchten durch allerlei Vergünstigungen das Publikum an ihre Schiffe zu fesseln. Am meisten häuften sich ihre Versprechungen, wenn es sich um Erlangung der Konzession eines Uferstaates für seine Flufsstrecke handelte. Beispielsweise wollte sich 1839 die niederländische Gesellschaft für die Erlaubnis, ihre Touren bis Mainz ausdehnen zu dürfen, verpflichten[7], niemals mit den Schiffen, die vom Mittelrhein kamen, an der Stadt vorbeizufahren, sondern, wenn der Dienst auch für den Oberrhein eingerichtet werde, alle Personen und Güter im dortigen Hafen auf andere Schiffe ihres Unternehmens umzuladen (!) Als dann 1844 die Fahrten von Rotterdam

[1] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. bes. Schreiben d. Aktiengesellschaft vom 30. November 1841.
[2] Jahresbericht 1842 S 7.
[3] Jahresbericht 1843 S. 9.
[4] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. 127.
[5] A. a. O.
[6] Vgl. oben S. 256 ff.
[7] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. (Verhandlungen aus dem Jahre 1839.)

wirklich bis Mannheim gehen sollten, versprach die Gesellschaft als Gegenleistung für Erteilung der hessischen Konzession Tarifermäfsigungen, so dafs Waren von Rotterdam nach Mainz so billig wie von dort nach dem näher gelegenen Biebrich gebracht wurden. Die Fracht bis Mainz, die bis dahin für Güter 1. Klasse 78 Centimes betragen hatte, sollte auf 67 Centimes, die für Artikel 2. Klasse von 92 Centimes auf 82 Centimes herabgesetzt und damit der Preis, da die Gesamtfracht keine Änderungen erlitt, für die Strecke Mainz—Mannheim verhältnismäfsig erhöht werden [1].

Wandlungen in der Preisnormierung waren überhaupt der treffsicherste Trumpf, den die Unternehmungen gegeneinander auszuspielen hatten. Die Regelung der Taxen war ihnen ja im Gegensatz zu den alten Schiffergesellschaften von Anfang an vorbehalten geblieben; verhältnismäfsig selten griffen bei ihrer Festsetzung die Behörden ein, wie dies beispielsweise 1840 zu Mainz geschah [2], wo Bürgermeister Nack auf die Behauptungen der Kölner und der Düsseldorfer Gesellschaft, dafs sie bei Erhöhung ihrer Preise keine Erlaubnis einholen müfsten, der hessischen Regierung nahe legte, sie sollte diese Ideen nicht aufkommen lassen. „Wenn auch Industrie und Gewerbe durch Taxen und Regulative nicht beengt werden sollten, so könne dieser Grundsatz doch nicht unbedingt Anwendung finden, wo die Ausübung eines Gewerbes oder industriellen Geschäftes einer besonderen Konzession unterworfen sei wie bei der Dampfschiffahrt. Soweit die Konkurrenz in der Konzession ein Gegengewicht finde, biete sie keine Garantie gegen die Möglichkeit, durch Verabredung die Gestaltung der Preise zu beeinflussen, am wenigsten, wenn nur 2—3 Mitbewerber in Betracht kämen. Der Staat sollte in diesem Falle nicht auf sein Aufsichtsrecht verzichten und lediglich dem Publikum die Wahrung seiner Interessen überlassen". Von dem Principe des laissez faire, laissez aller müsse abgegangen werden, sobald allgemeine Interessen dadurch gefährdet würden.

Aber dies waren, wie angedeutet, nur Ausnahmefälle. Im allgemeinen brauchte man sich in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts über ein Preistreiben für Benutzung der Dampferlinien nicht zu beklagen, da deren Inhaber sich noch viel zu feindselig gegenüberstanden, als dafs sie diesbezügliche Übereinkünfte getroffen hätten. Die herrschende Tendenz ging weit mehr auf stetige Herabminderung der Frachten, was von Reisenden und Handelsleuten mit Freuden begrüfst, von

---

[1] Berichte aus dem April 1844 a. a. O. Vgl. auch die Verhandlungen in A. d. M. H.K. §§ 8124, 8154, 8170, 8172, 9256, 9684.

[2] Vgl. Verhandlungen und Berichte vom August und September 1840 in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. Vgl. für die Zeit der Einführung der Dampfschiffahrt oben S. 209.

den alten Segelschiffern vielfach beklagt wurde. Während die Gesellschaften sich in ihren Leistungen zu übertreffen suchten, hatte das grofse Publikum den Vorteil, immer angenehmer und wohlfeiler fahren zu können.

Die Gesellschaften traten dem Gedanken einer gegenseitigen Verständigung erst ernstlich näher[1], als ihnen in den Eisenbahnen, deren Entwicklung weiter unten berührt wird, ein gewaltiger Konkurrent erwachsen war. Mehr und mehr griff da bei ihren Leitern der Gedanke Platz, dafs an Stelle der seitherigen Gegnerschaft freundliche Beziehungen, gegründet auf gemeinsame Interessen, sich entwickeln müfsten. Eine Verständigung über die Preisregelung für einzelne Strecken war das erste Resultat dieser Bestrebungen. Es trug zu demselben viel die Überzeugung bei, dafs für den örtlichen Verkehr den neuen Bahnen gegenüber eine Herabsetzung der Frachten, mit der man es ursprünglich versucht hatte, wenig helfen werde, während die streckenweise Erniedrigung der Rentabilität des durchlaufenden Verkehrs viel Eintrag that. Die beiden mittelrheinischen Unternehmungen von Köln und Düsseldorf zogen daher die seit Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn für die Linie Köln—Wesel eingeführten Preisermäfsigungen im Herbst 1846 nach übereinstimmenden Beschlüssen wieder zurück und handelten seitdem überhaupt in betreff der Tarifsätze und deren notwendig erscheinenden Abänderungen meist in vollkommenstem Einverständnisse[2].

Wie über die Frachten, suchte man sich auch über die Abfahrtszeiten zu verständigen, die lange den Zankapfel gebildet hatten. Wenn eine Abfahrtsstunde für günstig erkannt war, wollten gewöhnlich zwei, drei Gesellschaften zugleich ein Boot für sie bestimmen, während eine andere weniger einträglich erscheinende Stunde von keiner der Unternehmungen benutzt wurde. Die einzelnen Lokalbehörden suchten zwar diesem Treiben nach Kräften zu steuern und gestatteten, anfangs aus Furcht vor Zusammenstöfsen, später hauptsächlich im Interesse eines gleichmäfsig verteilten Verkehrsplanes, meist nicht, dafs die Abfahrtszeiten zweier Dampfer für dieselbe Stunde festgesetzt wurden[3]. Aber man wufste diese Bestimmungen dadurch zu umgehen, dafs man die festgesetzten Zeiten nicht innehielt. In Mainz stritten die Kölner, die Düsseldorfer

---

[1] Vgl. Verhandlungen der Gen. Versammlung d. D.-G. für den Nieder- und Mittelrhein 1846.

[2] A. a. O. 1846, 1847.

[3] Nur ausnahmsweise wurde von diesem Grundsatze abgesehen und z. B. in Mainz am 1. August 1840 vergünstigungsweise gestattet, dafs das Binger Lokalboot und ein Schiff der niederländischen Gesellschaft gleichzeitig aus dem Hafen abgingen. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. Ebenda vgl. Verhandlungen von 1839 und ff.

Gesellschaft und die Adler des Oberrheins jahrelang wegen des Nichteinhaltens der Abfahrtszeiten und des dadurch ermöglichten „Abspannens von Kunden". Beispielsweise sollten 1841 [1] die Kölner um 8, die Düsseldorfer um 8½ Uhr vormittags von dort ein Boot rheinabwärts gehen lassen. Die Kölner verzögerten die Abfahrt regelmäſsig bis nach 8 Uhr, solange bis die von ihnen gewonnenen Omnibusse über die Brücke im Trabe mit den im Frankfurter Zuge zu Kastel angekommenen Reisenden eintrafen, die dann natürlich dem Düsseldorfer Boote entzogen wurden, wofür dessen Besitzer sich wieder bei anderer Gelegenheit zu rächen suchten. Wenn auch darin zu Beginn der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts insofern eine Besserung eintrat, als die Rivalen sich wenigstens teilweise über Einteilung der Fahrten verständigten, so blieben doch bei Fortdauer der Konkurrenz in dem stündlichen Verkehr Lücken und Mängel, die nur durch eine stets gesteigerte Zahl von Booten ohne Nutzen für die Unternehmungen ausgefüllt werden konnten. Auch sonst führte der ruhelose, eifersüchtige, in pflichtmäſsigem Streben geübte Wettbewerb für die feindlichen Gesellschaften vielerlei Nachteile mit sich, die nicht durch Verabredungen über einzelne Punkte beseitigt werden konnten.

Was in dieser Allgemeinheit von den verschiedenen, den gleichen Zweck verfolgenden Unternehmungen auf dem Rheine galt, fand besonders seine Anwendung auf die zwischen der Kölner und Mainz — Düsseldorfer Gesellschaft bestehende Konkurrenz, die sich für dieselben Linien mit annähernd gleich starken Waffen gegenüberstanden. Beide Parteien erkannten dies sehr wohl, aber verschiedentlich wiederholte Versuche, einen „Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag" zwischen ihnen zu errichten, verliefen vollkommen fruchtlos. Erst nach mehrjährigen, schwierigen Verhandlungen gelang es, die Gesellschaftsvorstände zu jenem bestimmten Zweck einander zu nähern und die Mittel zu seiner Erreichung vorurteilsfrei darzulegen. Im Jahre 1853 kam dann ein Einigungsvertrag [2] zwischen den „Kölnischen und Düsseldorfer Personen-Dampfschiffahrtsgesellschaften" zu stande, der umgehend durch die statutengemäſs dazu berechtigten Vorstände vollzogen wurde.

Während beide Unternehmungen ihre Selbständigkeit nach innen bewahrten, auch fernerhin ihre eigenen Schiffe bauen, unterhalten, bemannen und in Bewegung setzen sollten, stellten sie ihre Fahrzeuge und ihr auf den Landstationen befindliches Immobiliar- und Mobiliarvermögen zur Ausführung eines ge-

---

[1] Vgl. Verhandlungen a. a. O.

[2] Vgl. über Einzelheiten des Vertrags Verhandlungen der Gen. Versammlung der D.-G. für den Nieder- und Mittelrhein 1853 und Jahresbericht 1853 S. 6, 7.

den alten S
die Gesellsch
suchten, hatt
genehmer un
Die Ges
seitigen Verst
Eisenbahnen,
ein gewaltige
griff da bei il
der seitherige
auf gemeinsam
ständigung ü
das erste Res
viel die Überz
neuen Bahnen
der man es m
während die
durchlaufende
rheinischen U
daher die seit
Linie Köln—V
1846 nach üb
handelten seit
notwendig er-
stem Einverst
Wie üb
Abfahrtszeite
bildet hatten.
war, wollten
Boot für sie
lich erschein
nutzt wurd
diesem Tre
fangs aus l
im Interess
nicht, dafs
Stunde fest
mungen da
nicht innel

…sen Anordnung all ergeb
…fürfnisse des Verkehrs be-
…weckmäfsigste der zahlreiche
…wenden würde. So blieben
…arten zu den seitherigen
…unten noch weitere Touren
…legt werden, wofür früher
…esellschaften oft zu schnell
…auren hatten, das vorhandene

…Seite des Kontraktes ver-
…esellschaft, aus den künftigen
…er Kölner Kollegin in An-
…zam ein Voraus zu bewilligen,
…zeuge, welche sie über die
…ragschliefsenden Teilen einzu-
…sais, unter bestimmten Be-
…emeinschaft und bei Dienst-
…ur Verfügung der Düsseldorfer

…er Verschmelzung, nicht einmal zu
…tsgemeinschaft zwischen beiden
… Ihr neues Verhältnis war viel-
…teil zur Ausnutzung der best-
…nd verhältnismäfsigen Verteilung
…enen Fahrtenbetrieb erzielten Er-
…e von den beiderseitigen General-
…enehmigt und bestätigt und trat
…Wirksamkeit. Seitdem fuhren die
…r Hochsaison gemeinsam täglich[1]:

…ain	und	Koblenz
…blenz	-	Mainz
Mainz	-	Mannheim
Mannheim	-	Strafsburg
Köln	-	Arnheim
Arnheim	-	Rotterdam.

…en Zeit hat sich das getroffene Über-
…ien Unternehmungen durchaus be-
…er ersten sechs Jahre, für die der
…ar, herrschte bei beiden Parteien die
…g, dafs die Erneuerung des ablaufen-

[1] Vgl. … 1853 S. 7.
Nieder- und … der Gen. Versammlung der D.-G. für Nieder-
[2] A. a … Näheres über den Inhalt des neuen Gesellschafts-
[3] Nur … ursprüngliche Übereinkunft verschiedentlich abänderte.
und z. B. i … berichte 1859 S. VII. VIII. Künftig sollten beide
dafs das … die gleiche Zahl von je zwölf Dampfschiffen in den
sellschaft … Die Bewilligung eines Präcipuums hörte auf. De
Handel und
von 1839 …

den Vertrags in ihrem wohlverstandenen Interesse liege, ja dafs nach sechsjährigem Bestehen die Einigung noch dringender geboten sei als zur Zeit ihrer Abschliefsung. Wie damals haben auch späterhin die Kölner und Düsseldorfer Unternehmung alle aus dem Vertrag herrührenden Verpflichtungen stets redlich erfüllt, so dafs die Beziehungen derselben bis auf den heutigen Tag ungetrübt erhalten blieben. „Sie waren auf gegenseitiges Vertrauen und gegenseitige Achtung gegründet,“ aber nicht minder auf das wirtschaftliche Übergewicht, das die beiden Gesellschaften durch ihr kluges, einmütiges Handeln über ihre Konkurrenten durchweg behaupteten. In unermüdlichem Wettbewerb mit der grofsen niederländischen Gesellschaft haben sie den Personen- und Warenschnellverkehr auf der Rheinstrafse immer mehr an sich gerissen und es verstanden, durch Einstellen stets leistungsfähigerer Dampfer sowie durch Vermehrung der Fahrten dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis in der richtigen Weise Rechnung zu tragen.

Neben diesen drei Riesenunternehmungen konnten sich auf die Dauer nur eine Reihe kleinerer, hauptsächlich der Personenbeförderung dienender Dampfschiffahrtsgesellschaften für den näheren Verkehr der einzelnen Hafenplätze behaupten, die an verschiedenen Orten aufgekommen waren. Es ist als solche, aufser der früher genannten Yssel- und der Nymweger-Gesellschaft, für den Niederrhein noch die Schiedamer Gesellschaft zu erwähnen, die seit 1853 eine Verbindung Rotterdam—Emmerich aufrecht erhielt. Dazu kamen dort wie auch auf dem Mittelrhein eine ganze Anzahl von „Dampfnachen“, die zur Vermittelung des Lokalverkehrs von Gesellschaften oder Privaten eingeführt wurden und sich bald die Gunst und das Vertrauen des Publikums erwarben[1]. Sie fuhren, um nur die wichtigsten zu nennen, zwischen Köln und Mühlheim, Düsseldorf—Neufs, Bonn—Königswinter, Koblenz—Vallendar, Mainz—Biebrich, später auch Mainz—Rüdesheim[2] u. s. w. Obwohl ihre Besitzer und ihr Bestand zeitweise wechselten, erfreuten sie sich doch im grofsen und ganzen eines nach-

---

Einnahmen wurden an jede Gesellschaft zur Hälfte abgeliefert. Die Düsseldorfer Gesellschaft übernahm käuflich die Hälfte der die frühere Überzahl der Kölnischen Gesellschaft bildenden 6 Schiffe für einen vereinbarten Preis. Der neue Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen; jedoch war mit Ende des Jahres 1864 beiden Teilen eine einjährige Kündigungsfrist freigestellt.

[1] Vgl. Jahresbericht 1853 S. 9; 1854 S. 8; dort sind auch die Namen der Besitzer angegeben. Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A., die namentlich über die Konzessionserteilung durch Hessen und Nassau zu berichten wissen.

[2] Seit 1863. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. (Konzession wurde am 13. November 1863 an J. Acker, A. Rau und Chr. Acker von Eltville verliehen.)

haltigen Zuspruchs, da sie bei ihrer leichten Betriebsweise den Verkehrsbedürfnissen in engeren Grenzen vollauf genügten.

Besonders ausgiebig wurden die Fahrten benutzt, die die Gebr. Ohlenschläger seit 1842 mit zwei Booten (Delphin I und II) zwischen Frankfurt und Mainz unterhielten[1]. Sie konnten ihre Routen seit 1847 bis Bingen und seit 1849 rheinaufwärts bis Ludwigshafen ausdehnen und machten der „Main-Rhein- oder Würzburger Dampfschiffahrtsgesellschaft,“ die für den gröfsten Nebenflufs des Hauptstroms 1842 ins Leben getreten war[2], auf dem Unterlauf desselben entschieden Konkurrenz. Ihre in Frankfurt wohnenden Besitzer hatten schon früher die Frankfurter Marktschiffahrtsgerechtigkeit besessen und dabei mehr Selbständigkeit und Eigenwillen bewiesen, als man sonst bei den nach Erwerb lüsternen Schiffleuten gewohnt war[3]. Sie hatten beispielsweise 1840 einem Handelshause entschieden den Gütertransport verweigert und bei der Mainzer Bürgermeisterei mit ihrem Thun Recht behalten, da diese einsah[4], dafs die Gebr. Ohlenschläger nicht durch formelle Bestimmungen, wie sie der alte, durch die Rheinschiffahrtsakte aufgehobene Präfekturbeschlufs vom 14. Mai 1806 enthielt, zu zwingen seien, auch zum Erlafs von solchen kein Anlafs vorlag, da der Mainzer Handelsstand alle möglichen Schiffer für die Strecke mietete und also bei Zwang Gegenseitigkeit nicht verbürgt gewesen wäre[5]. Am 27. September 1842 erhielten sie dann vom Senat der Freien Stadt Frankfurt die Befugnis, neben den bereits bestehenden oder zu bildenden Schiffahrtsverbindungen, Personen, Gepäck und Güter durch Dampfschiffe befördern zu dürfen. Auch die Mainzer Behörden standen dem Unternehmen der Gebr. Ohlenschläger und der Verwendung des Dampfmotors bei ihren Booten freundlich gegenüber. In einem Berichte der Bürgermeisterei vom 1. Dezember 1842[6] heifst es, dasselbe sei sehr zeitgemäfs und verdiene alle Unterstützung durch die Behörden. „Das Etablissement der Marktschiffer, wie es bisher die Kommunikation zu Wasser zwischen beiden Städten unterhielt, werde darunter zwar Not leiden, allein dies könne ebensowenig einen Grund abgeben, dem neuen und verbesserten Unternehmen irgend ein Hindernis in den Weg zu legen, als die Beeinträchtigung der Segelschiffahrt ein Motiv gegen die Einfüh-

[1] Schanz (Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert), bringt über das Unternehmen nur die knappe Notiz S. 185/186, weshalb seiner hier etwas ausführlicher gedacht werden mufs.
[2] Über deren Schicksale vgl. die ausführliche Darstellung bei Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 178—214; Meidinger, Rhein S. 50 und die Jahresberichte 1842 ff.
[3] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1840 M.St.A.
[4] Entscheid vom 25. April 1840 a. a. O.
[5] Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 a. a. O.
[6] A. a. O.

rung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein abgegeben hätte." Schnelle Beförderung auf Wasser- und Landwegen bei möglichst billigen Preisen sei jetzt das allgemeine Verlangen. Auch in den folgenden Jahren fanden Gebr. Ohlenschläger die Unterstützung der Mainzer Verwaltung schon um deswillen, weil einzelne Frankfurter Kaufleute den mit ihren Booten betriebenen Wasserschnellverkehr nach dem Mainzer Hafen dem Eisenbahntransporte über Biebrich vorzogen.

So war denn die Dampfkraft im Laufe weniger Jahrzehnte für jede Art des Fahrtenbetriebs auf dem Rhein dienstbar gemacht worden. Der Lokalverkehr, die Personen- und Eilgutbeförderung und der gewaltige Güterzug von Handelsartikeln wurden mehr und mehr auf ihre Hilfe angewiesen. Die alte Art der Fortbewegung mit Segel und Leinzug ward langsam, aber stetig zurückgedrängt. Die regelmäfsigen Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein waren schon in den dreifsiger Jahren verschwunden. Auch für einzelne Reisen wurden diese ehemals gepriesenen Boote immer weniger benutzt und kamen bald ganz aus der Mode, da die Fahrtenlustigen auf den Dampfern viel billiger und schneller befördert wurden. Es blieb den jüngsten Jahren vorbehalten, wieder Segeljachten auf dem Rheine, freilich zu rein sportlichen Zwecken, einzuführen. Länger wufsten sich die zwischen benachbarten Orten verkehrenden Marktschiffe, namentlich die des Mittelrheins zu halten. Ja gelegentlich wurde gar noch eine neue Linie konzessioniert, wie dies 1845 für die Verbindung Mainz—Nackenheim der Fall war[1]. Das Regulativ vom 29. September 1845 enthält noch ganz die Bestimmungen nach alter Weise und verfügt, dafs der Marktschiffer, der die Verpflichtung übernommen, einen Kanon an den Staat zu zahlen, die Abfahrtsstunden einzuhalten, „geladen und ungeladen" zu fahren, dafür in seiner Gerechtsame nachdrücklich zu schützen sei. Demgemäfs wurde es bei Strafe jedem andern Schiffer verboten, eine Stunde vor und eine Stunde nach Abfahrt seines Bootes, die Dienstags und Freitags regelmäfsig um 12½ Uhr stattfinden sollte, gegen Lohn Personen von Mainz nach Nackenheim in einem Wasserfahrzeug zu verführen, oder vermittelst eines solchen Waren dorthin zu transportieren. Am 20. März 1847[2] wurden diese Bestimmungen, die nicht streng genug zu sein schienen, noch verschärft und die Strafe für jeden Übertretungsfall auf 5 bis 10 Gulden erhöht.

Dafs die grofsen Transporte von Handelsartikeln in Segelschiffen, insbesondere die Rangtouren, durch Verwendung

[1] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1845—1850 M.St.A. Noch heute sieht man gelegentlich die alten mittelrheinischen Marktnachen den Strom befahren, wenn sie auch den Dienstbetrieb nicht mehr in der früheren Regelmäfsigkeit und dem alten Umfang aufrecht erhalten können.

[2] A. a. O.



des Dampfes zu Schleppreisen litten, dafs sie sich nur halten konnten, wo sie die angefeindeten Dampfschlepper zur eigenen Fortbewegung nachträglich in Anspruch nahmen, wurde bereits oben[1] ausführlicher dargelegt. Der neue Motor, der eine Umwälzung im Schiffahrtsbetriebe hervorrief, wie man sie seit Jahrtausenden nicht mehr gekannt hatte, war auf der ganzen Linie siegreich geblieben. Wie der Erfolg gewöhnlich den Beifall der Menge findet und die Schwankenden überzeugt, verschwand auch gegenüber der überlegenen Dampfschiffahrt das Mifstrauen, das sich anfangs verschiedentlich gezeigt und in Präventivmafsregeln ausgeprägt hatte. War doch beispielsweise noch 1842 zur Verhütung von Beschädigungen an den Rheinufern und den daselbst befestigten oder vor Anker liegenden Schiffen, Flöfsen oder Mühlen eine hessische Verordnung[2] erlassen worden, die das Vorbeifahren der Dampfschiffe mit voller Kraft hindern sollte, aber so engherzig gehandhabt wurde, dafs die „Schnelligkeit“ zwischen Worms und Bingen illusorisch wurde[3]. Allmählich verstand man sich dazu, die verschiedenen Polizeireglements, deren Sätze man anfangs in mühsamer Interpretation auf die neue Betriebsweise angewandt hatte, in gehöriger Berücksichtigung derselben umzuarbeiten[4]. Nach Erlafs der Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis zur kgl. niederländischen Grenze bei Spyk, über deren Vollzug vom 1. Januar 1851[5] an die Rheinuferstaaten sich geeinigt hatten, konnte sich die Dampfschiffahrt über irgend welche Zurücksetzungen oder Bedrängungen bei den Fahrten überhaupt nicht mehr beklagen.

---

[1] Vgl. S. 263 ff.

[2] Vgl. Verordnung vom 19. Juli 1842 (Hessisches Regierungsblatt 1842 S. 334); auch Verordnung vom 9. Mai 1840 betr. Vorbeifahren der Dampfschiffe und der Segelschiffe aneinander und sonstige von denselben und den Flöfsen bei der Fahrt auf dem Rhein zu beobachtende Polizeivorschriften (Reg.-Bl. 1840 S. 173).

[3] Vgl. Beschwerden der preufsisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft bei der Centralkommission 1843, die nicht erfolglos blieben, in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

[4] Vgl. Eingabe der Dampfschiffahrtsgesellschaften vom 19. März 1828 um Befreiung von Geldzahlung und Untersuchungen, wie sie die in Hessen geltende Verordnung vom 18 März 1808 (resp. 26. Oktober 1824) über das Beklopfen der Dampfschiffe vor Antritt der Fahrt forderte. Die Provinzialregierung erliefs daher am 22. April 1828 ein Reskript des Inhalts, dafs zwar die vorgeschlagene drei- bis viermalige Revision im Jahre nicht genüge, dafs man es aber bei dem soliden Bau der Fahrzeuge mit einer einmaligen Untersuchung in jedem Monat bewenden lassen wolle und dafs nur für diese das vorgeschriebene Beklopfgeld zu zahlen sei. Da die provis. Verwaltungskommission sich ähnlich äufserte (am 19. Mai 1828), wird das genannte Reskript am 10. Juni 1828 neu bestätigt. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

[5] Abdruck derselben bei Schirges, Rhein S. 279—289. Wichtige Normen über das Recht mit Dampfschiffen zu fahren, hatte schon Supplementarartikel XVIII vom 29. Juni 1846 aufgestellt. Vgl. Schirges, Rhein S. 277, 278; Rhenus 1859 S. 79, 80.

In stetiger Fortentwicklung gewann der Dampfbetrieb seitdem am Rhein von Jahr zu Jahr an Bedeutung[1]. Welchen Umfang er zu Beginn der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auf dem wichtigsten deutschen Strome annahm, veranschaulicht treffend die Übersicht über seinen Bestand, den die Jahresberichte der Centralkommission enthalten. Darnach gab es zu Anfang 1857 sieben Gesellschaften für Personen- und Güterbeförderung, die insgesamt 46 Schiffe mit 4049 Pferdekräften und 50450 Centner Ladungsfähigkeit auf dem Rhein fahren liefsen. Hiervon hatten die drei gröfsten, welche die Strecke Mannheim—Rotterdam befuhren, die Kölnische mit 17, die Düsseldorfer mit 11 und die Niederländische Gesellschaft mit 11 Schiffen ihre Sitze in Preufsen und Holland. Zu letzterem Staate gehörte aufserdem noch die Rhein-Ysselgesellschaft mit 2 Dampfern für die Linie Kampen-Köln, während die beiden Lokalboote für die Strecke Mainz-Biebrich-Bingen zu Nassau und die Dampfboote Delphin I und II, die die Verbindung Frankfurt-Mainz-Bingen und Mainz-Mannheim pflegten, zu Frankfurt gehörten. Schliefslich kam noch die Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Würzburg (Bayern) in Frage, die 3 ihrer Schiffe zwischen Frankfurt und Köln verkehren liefs und aufserdem noch 4 Dampfer zur Personen- und Güterverfrachtung auf dem Main zwischen Würzburg und Frankfurt besafs.

Für die Güterbeförderung im engeren Sinne, den Transport der eigentlichen Handelsartikel, werden 17 Gesellschaften mit 50 Remorqueurs zu 9720 Pferdekräften und 64046 Ctr. Ladungsfähigkeit sowie 154 Anhänge-Schiffen zu 954526 Ctr. Ladungsfähigkeit genannt. Von den Lastkähnen gehörten 124 (116 eiserne, 8 hölzerne) den Unternehmungen zu eigen, während 30 (1 eisernes, 29 hölzerne) blofs gemietet waren. Bei dieser letzten Geschäftsweise war hauptsächlich die Mannheimer Gesellschaft beteiligt, die 22 hölzerne Anhänge-Schiffe durch ihre vier grofsen Schlepper regelmäfsig befördern liefs und dafür von der Beschaffung eiserner Kähne vollkommen absah[2].

Aufserdem wird für Baden noch das Schiff „Stählin“, das früher als Schleppboot auf der Lippe diente, genannt.

Auf die übrigen Staaten verteilten sich die Unternehmungen für Gütertransporte mittelst Dampfkraft wie folgt. In Bayern hatten ihren Sitz die Bayerisch-Pfälzische Gesell-

---

[1] Vgl. Tabelle S. 284. Dieselbe ist entnommen dem Jahresbericht 1857 S. 122, der die bereits im Bericht 1856 gegebene Übersicht in verbesserter Fassung enthält. Vgl. Jahresbericht 1856 S. IX; 1857 S. VI, VII. Eine Übersicht über den Bestand 1855 enthält Bericht 1855 S. 170. Vgl. noch Bemerkungen dazu ebenda S. 9, 10.

[2] Vgl. oben S. 258.

Übersicht über den Bestand der Dampfschiffahrt auf dem Rhein zu Anfang des Jahres 1857.

	Dampfschiffe			Anhängeschiffe					
				eigene				gemietete	
	Anzahl der Schiffe	Ihre Pferdekraft	Ladungsfähigkeit in Centnern	Ihre Zahl	Ladungsfähigkeit	Eiserne	Hölzerne	Eiserne	Hölzerne
a. Für Personen- und Güterbeförderung.									
Bayern:									
1. Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Würzburg	3	110	1 487	—	—	—	—	—	—
Frankfurt:									
2. Frankfurter Dampfboote, Delphin I und II	2	70	1 302	—	—	—	—	—	—
Nassau:									
3. Lokalboote: Erbprinz von Nassau und Adolph	2	54	578	—	—	—	—	—	—
Niederlande:									
4. Niederländische Gesellschaft	11	940	13 824	—	—	—	—	—	—
5. Rhein-Yssel-Gesellschaft	2	130	1 866	—	—	—	—	—	—
Preufsen:									
6. Kölnische Gesellschaft	17	1 785	17 847	—	—	—	—	—	—
7. Düsseldorfer Gesellschaft	11	960	13 546	—	—	—	—	—	—
	46	4 049	50 450	—	—	—	—	—	—

b. Für Güterbeförderung.										
Baden:										
1. Mannheimer Gesellschaft	4	640	4 000	22	156 711	—	—	—	22
2. Stählin	1	80	765	—	—	—	—	—	—
Bayern:										
3. Bayrisch-Pfälzische Gesellschaft	3	540	4 968	10	75 521	10	—	—	—
4. Rhein- und Main-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Würzburg	—	—	—	5	9 414	5	—	—	—
Frankfurt:										
5. Frankfurter Gesellschaft	4	550	4 448	34	182 547	27	6	1	—
Hessen:										
6. Mainzer Gesellschaft	3	450	4 324	16	108 202	16	—	—	—
Nassau:										
7. Dampfschiff Rheinland	1	100	3 200	7	10 000	—	—	—	7
Niederlande:										
8. Rotterdamer Gesellschaft	5	780	9 379	5	23 267	4	1	—	—
9. Dordrechter Gesellschaft	2	500	2 160	—	—	—	—	—	—
Preufsen:										
10. Kölner Gesellschaft	4	750	3 415	32	217 115	32	—	—	—
11. Düsseldorfer Gesellschaft	4	600	3 664	12	77 069	12	—	—	—
12. Mühlheimer Gesellschaft	5	1 400	6 048	—	—	—	—	—	—
13. Ruhrorter Gesellschaft	6	1 650	5 269	—	—	—	—	—	—
14. Franz Haniel	4	1 070	4 730	11	94 680	10	1	—	—
15. Mathias Stinnes	2	550	4 021	—	—	—	—	—	—
Württemberg:										
16. Heilbronner Gesellschaft	1	30	1 829	—	—	—	—	—	—
17. Neckar-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	1	30	1 826	—	—	—	—	—	—
	50	9 720	64 046	154	954 526	116	8	1	29

schaft mit 3 Schleppern und 10 eisernen Anhängen, sowie die oben erwähnte Rhein- und Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Würzburg, die aus Mangel an einem brauchbaren Remorqueur ihre 5 Lastkähne durch Dampfer der rheinischen Gesellschaft schleppen liefs. Weiter waren von Belang die Frankfurter Gesellschaft mit 4 Schiffen, 27 eisernen, 6 hölzernen Anhängen[1] und die Mainzer Gesellschaft mit 3 Schiffen und 16 eisernen Anhängen. Dagegen hatte Nassau nur einen Dampfschlepper aufzuweisen, der 7 Holzkähne zu befördern pflegte. Für die Niederlande sind die Dordrechter mit 2 und die Rotterdamer Gesellschaft mit 5 Remorqueurs zu erwähnen. Letztere besafs aufserdem noch 4 eiserne und 1 hölzernes Lastschiff.

Die relativ gröfste Zahl von Unternehmungen hatten in Preufsen ihren Sitz. Neben der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft mit je 4 Remorqueurs und 32 beziehentlich 12 eisernen Anhängen, werden die Mühlheimer mit 5, die Ruhrorter Gesellschaft mit 6 Schleppschiffen aufgeführt. Dazu kamen noch die Unternehmungen von Mathias Stinnes mit 2 und von Franz Haniel mit 4 Schleppern und 10 eisernen, 1 hölzernen Lastkahn.

Schliefslich ist noch Württemberg zu erwähnen, in dessen Gebiet die Heilbronner Gesellschaft, die einen Remorqueur zwischen Mannheim—Rotterdam und die Neckar-Dampfschifffahrtsgesellschaft, die einen Schlepper zwischen Mannheim und Köln verkehren liefsen, ihren Sitz hatten.

Dieser bedeutenden Dampferflotille stand allerdings eine noch beträchtlichere Anzahl von Segelschiffen, deren Besitzer zur Rheinschiffahrt berechtigt waren, gegenüber[2]. Es werden in der Übersicht des Jahresberichtes für 1857 für den Rhein 760 Schiffer mit 888 Fahrzeugen zu insgesamt 1800869 Ctr. Ladungsfähigkeit genannt, wobei die von der Mannheimer Gesellschaft gemieteten Boote eingeschlossen, dagegen die niederländischen Schiffe, deren Zahl unbekannt war, nicht mitgerechnet sind. Für den Güterzug auf dem Hauptstrome kamen weiterhin noch 1694 Schiffe von Nebenflüssen in Betracht, die 987 Schiffern gehörten, welche ebenfalls die Berechtigung zum Befahren der Rheinstrafse besafsen[3]. Zusammen ergeben sich 1787 Schiffer mit 2582 Schiffen, von denen 1170 eine Ladefähigkei[t]

---

[1] Dazu kam noch ein gemietetes eisernes Lastschiff.

[2] Vgl. Tabelle S. 287. Dieselbe ist entnommen dem Jahresberic[ht] 1857 S. 123, welcher die bereits 1856 S. 129 enthaltene Übersicht [in] verbesserter Form und mit genaueren Angaben (namentlich für Nass[au]) enthält.

[3] Aufserdem befuhren noch 162 Schiffer mit 576 Schiffen nur [den] Main und 41 Schiffer mit 61 Fahrzeugen nur den Neckar. Die Z[ahl] der Schiffer, welche nur zu Fahrten auf den übrigen Nebenflüssen [be]rechtigt waren, ist nicht überliefert. (Jahresbericht 1856 S. 129.)

des Jahres 1857.

Uferstaaten, denen die Schiffe angehören:		Anzahl der Schiffer aus Orten am Rhein	Anzahl der Schiffe aus Orten am Rhein	Anzahl der Schiffer aus Orten an Nebenflüssen	Anzahl der Schiffe aus Orten an Nebenflüssen	Summe der Ladungsfähigkeit	Darunter Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit bis zu 999 Ctr.	von 1000 bis zu 3499 Ctr.	von 3500 bis zu 5999 Ctr.	über 6000 Ctr.
1. Baden:	Rhein	19	17	—	—	70 677	3	5	3	6
	Main	—	—	13	31	29 609	21	10	—	—
	Neckar	—	—	167	311	300 884	208	91	11	1
2. Bayern:	Rhein	23	24	—	—	36 487	14	8	1	1
	Main	—	—	99	236	310 355	115	113	8	—
3. Frankreich:	Rhein	1	3	—	—	4 978	—	3	—	—
4. Hessen:	Rhein	134	142	—	—	323 436	48	73	7	14
	Main	—	—	23	38	26 837	29	9	—	—
	Neckar	—	—	59	99	76 749	83	16	—	—
5. Nassau:	Rhein	81	94	—	—	85 772	71	21	1	1
	Main	—	—	25	31	32 095	19	12	—	—
	Lahn	—	—	274	343[1]	342 347	211	127	4	1
6. Preufsen:	Rhein	502	608	—	—	1 279 519	234	169	179	26
	Mosel	—	—	120	229	277 870	108	118	3	—
	Ruhr	—	—	207	338	1 268 377	2	127	209	—
	Lippe etc.	—	—	21	38	77 086	4	30	4	—
7. Niederlande:		nicht zu ermitteln.								
		760	888[2]	987	1694	4 543 078	1170	932	430	50

Rekapitulation.

Bestand der Schiffer	Schiffer am Rhein	Schiffe am Rhein	Schiffer an Nebenflüssen	Schiffe an Nebenflüssen	Summe der Ladungsfähigkeit	bis zu 999 Ctr.	von 1000 bis zu 3499 Ctr.	von 3500 bis zu 5999 Ctr.	über 6000 Ctr.
Am Rhein	760	888	—	—	1 800 869	370	279	191	48
„ Main	—	—	160	336	398 896	184	144	8	—
„ Neckar	—	—	226	410	377 633	291	107	11	1
an der Lahn	—	—	274	343	342 347	211	127	4	1
„ „ Mosel	—	—	120	229	277 870	108	118	3	—
„ „ Ruhr	—	—	207	338	1 268 377	2	127	209	—
„ „ Lippe, Erftkanal, Spoikanal, alter Rheinkanal bei Rheinberg	—	—	21	38	77 086	4	30	4	—
	760	888	987	1694	4 543 078	1170	932	430	50

Zusammen 1747 Schiffer und 2582 Schiffe.

[1] Die hohe Zahl der Lahnschiffer erklärt sich daraus, dafs Niederlahnstein mit 206 Schiffen zu den Lahnorten gerechnet ist.
[2] Dabei sind 18 Anhängeschiffe (5 badische, 1 bayrisches, 2 hessische, 1 nassauisches, 4 preufsische), welche die Mannheimer Dampf-

bis zu 999 Ctr., (am Rhein allein 370), 932 eine solche von 1000—3499, (Rhein 279), 430 eine solche von 3500—5999, (Rhein 191) und 50 eine solche über 6000 Ctr. (Rhein 48) hatten.

Wie die Übersicht ausweist, war die Segelschiffahrt damals trotz der sieghaften Konkurrenz der Dampfer bei dem Aufschwung, den der Warenzug auf dem Rhein genommen hatte, immer noch bedeutend, ja sie zeigt, verglichen mit einer Aufnahme, die etwa 10 Jahre früher (1848) gemacht wurde[1], für den Rhein und seine Nebenflüsse mit Ausnahme der Mosel eine nicht unbeträchtliche Zunahme. Freilich im Verhältnis zu der Erstarkung der Dampfschiffahrt ist der Zuwachs der Segelschiffe prozentual nur ein sehr geringer, und wenn wir beim Vergleiche weiter zurückschauen auf den Stand der Segelschiffe, wie sie ein Menschenalter früher in den rheinischen Gewässern schwammen, zeigt sich deutlich der entschiedene Rückgang, den ihre Betriebsweise genommen hatte[2]. Sowohl die Zahl der Rheinschiffer, wie die der Fahrzeuge auf Hauptstrom und Nebenflüssen, war so bedeutend verringert, dafs die vergröfserte Ladungsfähigkeit der neubeschafften Güterboote[3] den Gesamtausfall sicher nicht deckte. Auch darf nicht übersehen werden, dafs letztere, selbst wo sie nicht in Diensten der Schleppschiffahrts-Unternehmungen standen, wie dies in Mannheim der Fall war, doch vielfach auf deren Hilfe angewiesen blieben[4] und nur durch dieselbe sich forterhalten konnten.

In den nächsten Jahrzehnten litt die Rheinschiffahrt vielfach ernstlich unter dem Wettbewerb, den sie mit den Eisenbahnen ausfechten mufste. Am meisten machte sich der Rückgang bei den Seglern bemerkbar, die der doppelten Konkurrenz der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande gar nicht mehr gewachsen waren, nachdem sie lange schon durch die eine ernstlich gefährdet wurden. Aber auch die Entfaltung des Dampferverkehrs erlitt manche Stockungen, die sich unliebsam fühlbar machten. Um die Verhältnisse vollkommen zu verstehen, ist es nötig, den Blick etwas rückwärts zu wenden.

---

[1] Vgl. Aufnahme von 1848 in Jahresbericht 1855 S. 172. Siehe dazu die Bemerkungen 1855 S. 18; 1857 S. VII. Die Aufnahme von 1848 ist ungenau; zur Ergänzung der Angaben dient „Darstellung der Lage der Segelschiffahrt auf dem Rhein und der zur Hebung derselben notwendigen Mafsregeln.“ Wesel 1848. Dort ist Namen und Eigentümer jedes Schiffes verzeichnet, jedoch der Wert und die Mannschaft zu hoch angeschlagen. Vgl. das wahre Verhältnis etc. S. 21—25; auch Meidinger, Rhein S. 74—77.

[2] Vgl. die Angaben oben S. 140, 141, 188, 189.

[3] Über die Zunahme der Ladungsfähigkeit der Segelschiffe im Rheingebiet für die Zeit von 1848 bis 1856 vgl. Jahresbericht 1856 S. XVI, XVII.

[4] Vgl. die Angaben über die Entwicklung der Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften im Jahresbericht 1842 ff. und oben S. 263 ff.

Die Eisenbahnen[1], unter denen wir heute allgemein Fahrstrafsen verstehen, bei welchen die Fahrzeuge auf Spurwegen durch Dampfkraft fortbewegt werden, hatten 20 Jahre nach Stephensons erfolgreichen Versuchen auch in Deutschland Eingang gefunden. Am 7. Dezember 1835 wurde das erste Privatunternehmen dieser Art, die Nürnberg—Fürther Ludwigsbahn eröffnet, der wenig später die erste Staatsbahn Deutschlands folgte. Das Mifstrauen der Bureaukratie, die furchterregenden Gutachten von Medizinalkollegien, der Spott und Unglauben der öffentlichen Meinung vermochten von da an den stetigen Ausbau des Eisenbahnnetzes kaum noch zu hindern. Die Vorteile, welche die neue Beförderungsart durch ihre Geschwindigkeit, die Massenhaftigkeit der Transportmengen, durch Regelmäfsigkeit und Sicherheit gegenüber den alten Landstrafsenvehikeln bot, waren zu einleuchtend, als dafs ein nachhaltiger Widerstand dagegen hätte aufkommen können.

Am Rhein wurden in der ersten Epoche die Eisenbahnen nur als Zufahrtswege zur Wasserstrafse betrachtet[2]. Neben Harkort erkannte Friedrich List, der unermüdliche Vorkämpfer für den Ausbau eines Eisenbahnsystems[3] in Deutschland, mit richtigem Blick, dafs der Rhein neben sich der Unterstützung zweier durchgeführter Bahnlinien bedürfe, dafs er seiner volkswirtschaftlichen Rolle nur mit ihrer Hilfe in Zukunft vollauf genügen könne. Nach jahrzehntelanger, wechselvoller Entwicklung, während deren die Bahnlinien den Rheinverkehr vielfach hemmten, sollte sich die Wahrheit seines Ausspruchs beweisen und klar werden, dafs auf die Dauer die Bahnen gleichsam in die Hände des Rheins arbeiten, der selber nahezu zehnmal so viel Verkehr hat, wie sie beide zusammen.

Angesichts der herrschenden Ansichten nimmt es nicht wunder, dafs die erste Bahn, die in den Rheinlanden gebaut wurde[4], von Köln nach Aachen ging, wo sie sich an die belgischen Bahnen anschlofs, um auf diese Weise den Freihafen Kölns mit Antwerpen, das, als Gegengewicht zu Holland,

---

[1] Vgl. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft I S. 618—635 und die dort citierte Litteratur. Kurz orientiert Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens §§ 507 ff., §§ 747 ff.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 25 ff. Über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den einzelnen deutschen Staaten vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen Bd. I S. 3 ff., Böhtlingk, Der deutsche Zollverein S. 80—112. Über die technischen Fragen der Eisenbahnentwicklung vgl. Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 601 ff. Über die Umgestaltung der Wirtschafts- und Lebensverhältnisse durch die Dampflokomotiven vgl. Sax, die Verkehrsmittel II S. 1—81.

[2] Gothein, Befreiung des Rheins S. 3373.

[3] Vgl. die Charakteristik Friedrich Lists, die G. Schmoller in seinem Buche „Zur Litteraturgeschichte der Staats- und Socialwissenschaften" giebt (Leipzig, Duncker und Humblot 1888) bes. S. 105, 106.

[4] Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 470 ff.

der wichtigste Ausfuhrhafen werden sollte, zu verbinden[1]. Welche Hoffnungen man an sie knüpfte, erhellt aus einem „An unsere Mitbürger“ überschriebenen Aufruf, den die Kölner Handelskammer bei ihrer Projektierung 1835 erliefs, und der zeigt, dafs diese Bahnverbindung als im engen Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt stehend gedacht war, um das drückende, vielfach mifsbrauchte Monopol des holländischen Zwischenhandels zu brechen[2].

1843 war die ganze Linie Antwerpen—Köln vollendet, worauf das Unternehmen der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ zum Zweck des Ausbaus anderer nieder- und mittelrheinischer Strecken wesentlich erweitert wurde[3], wie es auch 1859 die von der Köln-Bonner Eisenbahn-Gesellschaft am 15. Februar 1844 eröffnete Linie Köln Bonn[4] und die von der „Köln-Krefelder Gesellschaft“ erbaute Verbindung Köln—Krefeld[5] in sich aufnahm.

Neben der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bildete sich, ebenfalls mit dem Hauptsitz in Köln die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft[6], welche von Deutz ausgehend zunächst einen Schienenweg bis Minden und weiterhin einen solchen auf dem rechten Ufer nach Emmerich sowie nach Giefsen anlegte und durch die am 3. Oktober 1859 eröffnete stehende Rheinbrücke bei Köln den erwünschten Zugang zu dieser Stadt erhielt. In derselben Zeit entstand die „Bergisch-märkische Gesellschaft“ die ihre Kernstrecke von Elberfeld in das westfälische Kohlen- und Industriegebiet ausdehnte[7].

Am Mittelrhein war, nachdem man von dem seit 1835 geplanten Bau einer linksmainischen Bahn[8] Frankfurt a. M.—Mainz abgekommen war, das Projekt einer rechtsmainischen Bahn für die Verbindung Frankfurt a. M.—Kastel (Mainz), Biebrich und Wiesbaden energisch zur Durchführung gebracht worden, für das die „Taunusbahngesellschaft“ die Konzession erhalten hatte[9]. Bereits am 13. April 1840 wurde die ganze Strecke dem Verkehr übergeben. Dagegen verzögerte sich durch widrige politische und finanzielle Umstände der von der „Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ betriebene

---

[1] Vgl. Camphausen, Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen bes. S. 96 ff.

[2] Wichtige Sätze dieses Aufrufs finden sich abgedruckt bei Wirminghaus, Geschichte der Kölner Rheinschiffahrt S. 16.

[3] Vgl. Wirminghaus a. a. O. S. 16, 17.

[4] Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 276, 277.

[5] Vgl. von Mayer, a. a. O. S. 357, 358.

[6] Die Köln-Mindener Gesellschaft hatte sich die Verbindung des Rheins mit der Weser zum Ziel gesetzt. Vgl. von Mayer a. a. O. I S. 359 ff.

[7] Vgl. von Mayer a. a. O. I. S. 230—241.

[8] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 60, 61.

[9] Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 502—504.

Bau der Linie Mainz—Oppenheim—Worms—Ludwigshafen lange Jahre, so dafs dieselbe erst 1853 stufenweise in Benutzung genommen werden konnte[1].

Inzwischen waren am Oberrhein pfälzische und weiterhin französische und schweizerische Bahnverwaltungen in Thätigkeit getreten, während die rechtsrheinische Ebene von der badischen Staatseisenbahn, die Nebenius und Rau so warm befürwortet hatten, durchkreuzt wurde.

Es liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit, die Entwicklung des westdeutschen Eisenbahnnetzes[2], welches dank der Energie und dem Unternehmungsgeiste der an der Spitze der grofsen Privatbahnen stehenden Männer einen glücklichen Fortgang nahm, eingehender zu verfolgen. In Verbindung mit der grofsen Wasserstrafse ist es für die Zukunft der ganzen Rheinlande von ausschlaggebender Bedeutung gewesen. Nur die Wechselwirkung der beiden Verkehrsarten soll im folgenden noch weiter gestreift werden.

Das Verhältnis der Flufsschiffahrt zu den ihr parallel laufenden Eisenbahnen war von Anfang an wechselnd und nach Strecken verschieden gestaltet. Bald machte sich nach dem Ausbau der Bahnen deren starke Konkurrenzfähigkeit geltend, bald wieder schien es, als ob die Bahnverwaltungen mit den Schiffahrtsgesellschaften die gleichen Interessen verfolgten und sich in Bewältigung der Verkehrsansprüche nach festgestelltem Plane teilen könnten. Beispielsweise bemühte sich die Dampfschiffahrtsunternehmung für den Nieder- und Mittelrhein, weit entfernt in feindseligen Kampf mit den konkurrierenden Eisenbahnen zu treten, von vornherein ein freundschaftliches Verhältnis mit deren Leitern anzuknüpfen, um so „durch wohl kombinierten Anschlufs an die Bahnzüge den durch die Konkurrenz erzeugten Nachteil nicht allein auszugleichen, sondern zu überbieten[3]." Sie hoffte durch die seit dem 1. Juli 1844 vollzogene Ausdehnung ihres Fahrtenbetriebes bis Mannheim daselbst eine Verbindung mit der zum Teil fertigen, zum Teil noch im Werk begriffenen badischen Eisenbahn zu gewinnen und so die „Rückwirkungen möglichst zu paralysieren, die von der bedauerlichen Störung ihrer Verbindung mit dem Oberrhein durch die Liquidation der Adler-Gesellschaft, sowohl in materieller als moralischer Beziehung

[1] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 60—63. Über die Entstehung weiterer Bahnen in der Umgegend von Mainz und den Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein daselbst, die am 20. Dezember 1862 eingeweiht wurde, vgl. ebenda S. 63—69.

[2] Über die schnelle Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen Bd. I. ff.; Schmoller, Zur Social- und Gewerbepolitik S. 18; van der Borght, Verkehrswesen S. 287.

[3] Vgl. Verhandlungen d. Gen.-Versammlung der D.-G. f. Nieder- und Mittelrhein 1844, 1845.

zu erwarten standen." Die durch die freundlichen Beziehungen geschaffenen Verkehrsanschlüsse wurden bald durch förmlichen Vertrag gesichert, den die grofsherzoglich badische Eisenbahnverwaltung mit dem Vorstand der genannten Dampfschiffahrtsunternehmung 1845 schlofs[1]. Auch in den nächsten Jahren[2] zeigte das Verhältnis der beiden Interessentengruppen keine Trübung und entsprach vollkommen den schönen Erwartungen, die daran geknüpft wurden, so dafs die Schiffahrtsgesellschaft nicht dankbar genug die „loyale und rücksichtsvolle Behandlung anerkennen" konnte, die ihr von der Direktion jenes Staatsunternehmens zu Teil ward.

Die nämliche Eisenbahn, die sich hier als Fortsetzung der bis Mannheim geführten Rheinschiffahrtslinien erwies und mit der mittelrheinischen Dampfergesellschaft gemeinsam arbeitete, war mit dem preufsischen Schiffahrtsunternehmen in ununterbrochenem Konkurrenzkampf begriffen, wie dies bei Fertigstellung neuer Bahnlinien bald die Regel wurde. Einmal weil sie gleich günstige Anschlufsverhältnisse nicht mehreren Dampfschiffahrtsdirektionen bieten konnte, dann aber auch vor allem, weil die preufsischen Schiffe nicht in Mannheim ihre Waren in das rollende Material überluden, sondern mit diesen aufwärts bis Strafsburg fuhren.

Ungeachtet des so zwischen beiden Transportarten entbrennenden Wettkampfes lieferten namentlich die Thalfahrten auf dem Rhein zwischen Strafsburg und Mannheim zunächst noch ziemlich günstige Resultate, so dafs man das Fortbestehen der Dampfschiffahrt auf dem Oberlauf um so zuversichtlicher erwarten durfte[3], als auf demselben bedeutende Verbesserungen in der Strombahn und an den Uferbauten zum Vorteil der Schiffahrt ausgeführt wurden. Diese Hoffnungen erwiesen sich jedoch nur zu bald als trügerisch. Denn wenn auch die Benützung der Rheinstrafse in der Folgezeit im allgemeinen zunahm, war an dieser Erscheinung doch die Flufsstrecke oberhalb Mannheims nicht beteiligt. Auf ihr ging der Verkehr unter der Konkurrenz der dortigen Eisenbahnen bald rasch zurück[4]. Zwischen Basel und Strafsburg kamen schon 1847 Kaufmannsgüter fast gar nicht mehr auf die Wasserstrafse, sondern wurden teils auf der französischen, teils auf der badischen Bahn befördert. Auch weiter abwärts bis Mannheim kämpfte die Schiffahrt, die auf dieser Stromstrecke

---

[1] Vgl. Verhandlungen der Gen.-Versammlung d. D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846. Ähnliche Anschlüsse an die Eisenbahnen wurden bald auch am Mittel- und Unterrhein erzielt. Vgl. Jahresbericht 1847. S. 1.

[2] Vgl. Verhandlungen . . . 1846, 1847.

[3] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6, 7.

[4] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 1, 12; 1848 S. 11; Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 13.

schwierig und wegen der Rheinzölle teuer war, vergeblich gegen die badische Eisenbahn, die wirklich geringe Frachtpreise forderte. Im Jahre 1855 war der Kampf zu Gunsten der Eisenbahnen am Oberrhein endgültig entschieden. Die Kölner Gesellschaft gab die Fahrten von Mannheim bis Strafsburg als unlohnend auf, da sie für ihre durch schlechtes Fahrwasser behinderten, durch Zölle und Rekognitionsgebühren verteuerten Reisen beim Wettbewerb der Schienenbahnen keine Transportgegenstände mehr finden konnte.

Am Mittel- und Unterrhein traten die Resultate des Wettbewerbs zwischen Eisen- und Wasserstrafsen viel weniger offensichtlich zu Tage, eine entschiedene Überlegenheit eines der beiden Konkurrenten machte sich nicht dauernd geltend[1]. Nur von kleineren Schiffahrtsunternehmungen hören wir, dafs sie der Konkurrenz der Eisenbahnen unterlagen. Beispielsweise zeigte der Marktschiffer Hänlein zu Mainz am 3. April 1845 der dortigen Bürgermeisterei an, dafs er die Marktschifffahrt Mainz—Frankfurt nicht mehr weiterführen könne, da ihm die Taunuseisenbahn alle Kunden abspanne. Die Bürgermeisterei machte dann Versuche, einen anderen Fahrtenkundigen zum Betrieb der Marktsegelschiffahrt zwischen Mainz und Frankfurt zu finden und so ein Gegengewicht gegen die Marktdampfschiffahrt der Gebr. Ohlenschläger zu erhalten[2], allein ihr Mühen blieb allem Anscheine nach vergeblich. So war das Institut der Marktschiffahrt, wie es sich seit Jahrhunderten herangebildet und in den Tagen der Octroikonvention neu gestaltet hatte, auf seiner wichtigsten Linie der zweifachen Konkurrenz der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande endlich erlegen. In der Folge konnten die grofsen Marktnachen, soweit sie auf Segel und Leinzug angewiesen blieben, sich nur als Verbindungen zwischen den gröfseren Marktplätzen und den nächstgelegenen Ortschaften behaupten[3].

Für die Dampfschiffahrtsgesellschaften am Mittel- und Niederrhein wurde der Ausfall zunächst weniger beim Güter- als beim Personentransport fühlbar[4], da viele Reisenden die Schnelligkeit der Eisenbahn der Bequemlichkeit, welche die Wasserfahrten boten, vorzogen[5]. Preisermäfsigungen, welche die grofsen Gesellschaften für einzelne Strecken versuchten,

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 21; 1854 S. 1, 2; 1857 S. XII.

[2] Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1845—1850 M.St.A.

[3] Vgl. die Nachricht über die Marktfahrten auf der kurzen Strecke Mainz-Nackenheim oben S. 281.

[4] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6; 1846 S. 3.

[5] Namentlich bei der Bahnlinie Bonn-Köln bildete die Personenbeförderung die Hauptseite des Verkehrs. Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 276, 277.

hatten nicht den gewünschten Erfolg [1] und selbst die bedeutende, durchgreifende Tarifermäſsigung, zu der sich die Köln-Düsseldorfer Direktion in Rücksicht auf die Konkurrenz des rheinischen Eisenbahnnetzes entschloſs, brachte nur vorübergehende Besserung [2].

Aber wenn sich auch die Zufahrtstraſsen in Konkurrenzlinien zu verwandeln schienen, wenn auch die Dampffahrzeuge zu Lande ihren Gefährten auf dem Wasser mancherlei Abbruch thaten, so konnten sie deren Fortbestand und Weiterentwicklung am Rhein doch um so weniger dauernd in Frage stellen, als die durch sie geschaffenen neuen Verkehrsmöglichkeiten die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse stärkten und vermehrten [3].

In welchem Verhältnis beide Verkehrsarten am Rhein um die Mitte des 19. Jahrhunderts standen, wird trefflich in dem Bericht gekennzeichnet, den C. A. Schmitz von Mainz der Generalversammlung der Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein am 26. April 1856 unterbreitete [4]. Mit frohem Mut, meinte er, könne man der Entwicklung des Dampfschiffahrtsunternehmens entgegensehen. „Freilich machen die mehr und mehr in Konkurrenz tretenden Eisenbahnen ihren wachsenden Einfluſs geltend, und der Hinblick auf ihren künftigen, vollständigen Zusammenhang giebt zu den ernstesten Erwägungen Anlaſs. Diese Konkurrenz erscheint als eine drohende Wolke am Horizont des Dampfschiffahrtsbetriebes, aber auch als eine befruchtende Wolke für den Verkehr, welcher letztere, nach anderweitigen Erfahrungen zu schlieſsen, eine Ausdehnung erhalten dürfte, wogegen die Rheinstraſse bisher als verödet erscheinen und in der die so beliebte Reiseart mit Dampfbooten auf dem schönen Strom wohl noch ihren Platz finden, sowie die Güterbeförderung zu Wasser ihr gutes, altes Recht geltend machen wird.

Ein groſser schiffbarer Strom ist eine von der Natur geschaffene Bahn, welcher, durch ihre Billigkeit, an Segnungen für die interessierten Landesteile keine andere gleichkommt und welche, ohne den gröſsten eigenen Nachteil, kein Uferstaat verkommen oder gar durch künstlichen Druck untergehen lassen kann und wird.

Deshalb schlieſsen wir uns auch mit vollem Vertrauen den von der Direktion ausgesprochenen Hoffnungen in betreff der

[1] Vgl. Verwaltungsbericht der Gen. Versammlung d. D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846, 1847. Vgl. auch über die nämliche Erscheinung oben S. 276.

[2] Vgl. Jahresbericht 1860 S. V; 1862 S. XVI.

[3] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 1.

[4] Vgl. Verhandlungen der Gen.-Versammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856.

zur Zeit noch bestehenden Belastungen und Hemmnisse der Rheinschiffahrt an, deren Fortbestehen allein einen düsteren Schatten auf die Zukunft der Rheinschiffahrt und unseres Anteils daran zu werfen im stande wäre. Unsere erleuchteten Regierungen werden, des sind wir gewifs, in dem neuen Stadium, worin der Schiffahrtsverkehr der Landkommunikation gegenüber getreten ist, jenem die Bürden nicht auferlegt lassen wollen, die seine segensreiche Entfaltung fortan darnieder drücken würden."

In diesen Sätzen sind Gedanken ausgesprochen, die damals, als grofse Interessentengruppen, geblendet durch die Erfolge der Eisenbahnen, diesen ihre ganze Aufmerksamkeit schenkten und ihnen sogar den Transport der Massenartikel möglichst zuwenden wollten, nicht allgemein gewürdigt wurden, die aber später sich als richtig erwiesen und auch noch heute ihre volle Gültigkeit bewahrt haben. Es lag im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, dafs für Erhaltung eines brauchbaren Wasserlaufs im Rheinbett gesorgt wurde, und doch wieder die Schiffahrt nicht mit Abgaben belastet blieb, welche Reisende wie Waren von ihrer Benutzung abhalten mufsten. Das Verlangen nach Rheinbefreiung, nach Loslösung der auf der Schiffahrt lastenden Zölle, um die man jahrhundertelang vergeblich kämpfte, die dann seit Beginn des 19. Säkulums bedeutsame Fortschritte gemacht hatte, war nach Erledigung der Rheinschiffahrtsakte von 1831 zeitweise zur Ruhe gekommen. Die wachsende Konkurrenz der Eisenstrafsen brachte diese Wünsche wieder aufs lebendigste zum Bewufstsein weiterer Kreise, sie zeigte deutlich, dafs man nicht auf halbem Wege stehen bleiben dürfe, sondern das grofse Werk der Befreiung der Rheinschiffahrt endlich vollenden müsse.

---

hatten
durchg
dorfer
rheini-
gehen
A
linien
zu La
bruch
entwic
stellen.
keiten
mehrt
In
um di
dem B
der G
gesells
1856
der Er
sehen.
tretend
und d
samme
Diese
Horizo
befruch
anderw
erhalt
erschei
booten
sowie
geltend
Ei
schaff
für di
und w
staat v
lassen
D
von d

...rtsakte bis zur ...en auf dem Rhein.

...n 1831 hatte die Be-
...gesichert, dafs künftig
...er Wasserstrafse aus-
...jedoch keineswegs die
...immer auf der Be-
...vielmehr war durch sie
...sgebühr (Rekognition)
...neu geregelt, und
...nis der Stromstrecken
...Zollsätze für Waren
...ne Klassen geteilt, von
..., für die anderen nur
...ben entrichtet werden
...einige wenige Güter die

...die verschifften Waren
...und nach einer neu
...weitig geregelt werden [2].
...mit dessen Ausarbeitung
...lang beschäftigt war.
...staaten bereits zu Er-
...Erleichterungen für

...im Gegensatz zu der
...rigkeit der Beschiffung

[1] Nieder-
scheinu
[2]
[3]
[4]
und Mi

in Rechnung gezogen hatte, den Tarif genau nach den dermal bekannten Uferlängen, wodurch die früheren Ansätze für den Oberrhein erhöht, für den Niederrhein etwas vermindert wurden[1]. Im ganzen war die Neuregelung derart, daſs sie eine Herabsetzung der auf der Schiffahrt lastenden Besteuerungen erzielte, daſs beispielsweise die nach dem alten System erhobenen Rheinoctroieinnahmen von 1828 in Höhe von 2 766 270 fr. sich auf 2 285 189 fr. herabgemindert haben würden, wenn man ihrer Berechnung bereits die Sätze der Akte von 1831 zu Grunde gelegt hätte[2].

Die faktische Erhebung der durch die Konvention von 1831 festgelegten Zollsätze hat sich in den einzelnen Ländern sehr mannigfach gestaltet. Bei den Bestrebungen zur Ermäſsigung der Rheinschiffahrtsabgaben machen sich nämlich drei ungleichartige Strömungen geltend, die teils dem ganzen Rheinstrom, teils bloſs einzelnen Strecken desselben zu gute kamen, die alle demselben Ziel entgegenstrebten, es aber mit sehr unterschiedlichen Mitteln zu erreichen suchten. Neben den Vereinbarungen sämtlicher Uferstaaten des Rheins, die durch den Wiener Kongreſs zu seiner Verwaltung berufen wurden, haben die Verträge der deutschen Zollvereinsstaaten untereinander und neben diesen wieder die Erlasse einzelner Staaten für die nur das eigene Gebiet durchflieſsende Rheinstrecke die Zollerhebung wesentlich beeinfluſst.

Erstgenannte Faktoren kamen zunächst für den Oberrhein in Betracht. Man konnte mit Grund befürchten, daſs die kostspielige, infolge natürlicher Stromverhältnisse erschwerte Schiffahrt auf dem Oberrhein durch die Erhöhung der Zollsätze, wie sie sich aus dem Tarif von 1831 ergab, für diese Strecke noch mehr gehemmt werden würde. Um diesem Übelstande zu begegnen, wurden zwei Auskunftsmittel in Erwägung gezogen. Die Uferstaaten des Mittel- und Unterrheins wünschten eine unmittelbare Ermäſsigung des Tarifs für den Oberlauf, während die Regierungen am Oberrhein auf Vermehrung der Warenkategorien drängten, die nur zur zwanzigstel oder viertel Gebühr besteuert waren. Beiderlei Forderungen wurden noch während der deshalb gepflogenen Beratungen mit Erfolg erprobt. Nach Vorschlag der Centralkommission setzte man einmal eine ganze Reihe von Gegenständen des Handelsverkehrs aus der Klasse der ganzen Gebühr in jene der Quart-, der Zwanzigstel- und doppelten Rekognitionsgebühr herab[3]. Anderseits erreichte man eine Verminderung des Tarifs durch die wegen Schwierigkeit der Anlandung vor-

---

[1] Vergleichstabelle der Tarifsätze nach der Verteilung von 1804 und 1831 im Jahresbericht 1835 S. 40.

[2] Die einzelnen Berechnungen in Jahresbericht 1835 S. 43—46.

[3] Vgl. Verzeichnis derselben in Jahresbericht 1835 S. 48—51.

… zu …
… Zollvereinsstaaten d…
… dadurch zu lösen, dafs
Transport ihrer inländisc…
…gaben. Angesichts wa…
…schen Verkehrswesens
… sich … 22. Mä…
… Bayern und Württ…
… Art… 15 des V…
… den … Rhein in…
…reinbarung gelan…
Durchf… der Erz…
… Rhein … seinen
…n, unter Vorbehalt
befreit, so … mögl…
völligen Verzicht
kleineren Staaten, …
… März 18.4 die ge…
Gegenstände des frei…
…tschen Waren, bei …
…er Ein- und Durcht…
den anderen dieser
…n und dessen Nebe…
Rekognitionsgebühr…
…hrt.

…adische und preufsi…
… von ihrer unmit…
Zollvereinsglieder.
…verein am 12. M…
…reinkunft von 1…

sichert war[1], allen Versendungen, die zu Berg die Erhebungsämter von Strafsburg und Breisach passierten, den badischen Anteil an dem Ertrag der Ämter zu Mannheim, Strafsburg, Breisach bis auf 15 % zurückerstatten.

Preufsen erweiterte die im ganzen Vereinsgebiet eingetretenen Erleichterungen dahin, dafs es das Rheinoctroi bei seinen Ämtern nur von jenen ausländischen Waren, welche das ganze preufsische Gebiet des Rheins durchzogen, erhob[2]. Es gewährte also die vollkommene Befreiung vom Wasserzoll für alle Binnentransporte von Koblenz bis Emmerich, für alle Ausfuhren und für alle Einfuhren, wofür ein Eingangszoll (die Maut) zu entrichten war.

So sehr diese finanziellen Vergünstigungen dem Verkehr in den preufsischen Häfen zu statten kamen, so sehr wurden dadurch die benachbarten Handelsplätze geschädigt, deren Regierungen an der tarifmäfsigen Zollerhebung festhielten. Der Mainzer Handelsstand[3] geriet durch die Begünstigung der preufsischen Häfen, die um so drückender empfunden wurde, als sie mit der Aufhebung des Umschlagsrechtes ohne entsprechende Entschädigung zeitlich zusammenfiel, in eine offenkundige Notlage. Vergeblich legte die Handelskammer die bestehenden mifslichen Verhältnisse in Eingaben und Denkschriften dar und forderte die hessische Staatsregierung auf, energisch auf eine völlige Gleichstellung aller Häfen in Bezug auf den Rheinzoll hinzuwirken, bis zur Erreichung dieses Zieles aber im Mainzer Hafen eine Rückvergütung des entrichteten Rheinzolls durch Aufrechnung auf den Eingangszoll eintreten zu lassen. Erst nach wiederholten Bitten und Konferenzen bewilligten im Jahre 1835 die hessischen Stände 25 000 Gulden zur Herbeiführung der Rückvergütung des preufsischen Rheinzolls für diejenigen überseeischen Waren, die bei hessischen Zollämtern in freien Verkehr traten.

Für den 1. Januar 1836 einigten sich dann Hessen, Bayern, Baden, Württemberg wegen eines gemeinsamen Vorgehens dahin[4], dafs für überseeische Waren, die auf dem Rhein bezogen und bei einer der Zollerhebungsstellen dieser Regierungen zum Eingang verzollt würden, bis auf weiteres einheitlich zwei Drittel des erweislich für die preufsische Rheinstrecke entrichteten Wasserzolls zurückerstattet werden

---

[1] Vgl. hierzu Herman, Vereinszolltarif S. 218, 219; Schirges, Der Rhein S. 231. Auch die Schiffe der Freien Stadt Frankfurt nahmen nach deren Eingliederung in die Zollgrenze (Vertrag vom 2. Januar 1836) an der erwähnten Vergünstigung teil.

[2] Vgl. Jahresbericht 1835 S. 55, 56.

[3] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 45 ff.

[4] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 45, 46. Bekanntmachung vom 4. Februar 1836 im hess. Reg.-Blatt 1836 S. 56.

sollten. Diese Vereinbarung[1] ward im folgenden Jahre noch erweitert, so dafs in genannten Staaten vom 1. Oktober 1837 an der wirklich erhobene preufsische Rheinzoll der überseeischen Waren in seinem vollen Betrage zurückvergütet wurde.

Preufsen liefs sich indessen durch Vorstellungen der Nachbarstaaten an der den Interessen seines Territoriums dienenden Zollpolitik nicht irre machen, schickte sich vielmehr an, seinen Häfen weitere Erleichterungen zu gute kommen zu lassen. Durch Kabinettsordre vom 28. Dezember 1836, welche die Zollämter zu Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel im Sinne der Rheinschiffahrtsakte wieder herstellte, wurden die bei Erhebung von Schiffahrtsgebühren zu befolgenden Ausnahmen neu bestätigt und noch vermehrt. Die durch sie festgelegten Modifikationen bezogen sich nur zum Teil auf die von den Ladungen erhobenen Flufszölle, zum Teil auch auf die seither vorbehaltene Rekognitionsgebühr.

Was zunächst die letztere anlangt[2], so wurde ihretwegen bestimmt, dafs

1. bei dem direkten Durchgange das Rekognitionsgeld abwärts für die sieben Zollstellen von Wesel bis Koblenz, aufwärts für die acht Zollstellen von Emmerich bis Koblenz zu Emmerich entrichtet werden durfte.

2. Ebenso war es gestattet:

a) bei der Einfahrt abwärts über Koblenz und aufwärts über Emmerich mit der Bestimmung nach einem Rheinhafen oder anderen Orte innerhalb der preufsischen Rheinstrecke zwischen beiden vorgenannten Zollstellen das Rekognitionsgeld für die bis zum Bestimmungsort zu passierenden Zollstellen gleich beim Eingange zu Koblenz oder Emmerich zu entrichten;

b) bei der Abfahrt von einem solchen Hafen oder Orte abwärts über Emmerich und aufwärts über Koblenz hinaus die Schiffsgebühr für die bei dem Ausgange über Koblenz und Emmerich zu passierenden Zollstellen erst bei diesen letztgenannten Zollämtern zu bezahlen;

c) bei der Binnenfahrt innerhalb der Rheinstrecke zwischen Koblenz und Emmerich das Rekognitionsgeld für die bei der Binnenfahrt zu passierenden Zollstellen bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder bei dem zunächst berührten zu entrichten.

---

[1] Vgl. Herman, Vereinszolltarif S. 219, 220 und die Bekanntmachung vom 30. September 1837 im hess. Regierungsblatt 1837 S. 444. Über Durchführung derselben im Mainzer Hafen vgl. beispielsweise §§ 8617, 8867 d. A. d. M. H K.

[2] Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 13—15, 18, 19.

3. Vollständige Befreiung vom Rekognitionsgeld wurde bei der Binnenfahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Überschreitung der einen oder anderen dieser beiden Zollstellen, den inländischen (preufsischen) und mit Rücksicht auf die in den Zollvereinigungsverträgen ausbedungenen Zugeständnisse allen Fahrzeugen der Unterthanen von Bayern, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt und der Freien Stadt Frankfurt gewährt.

Diese Bestimmungen über die Erleichterungen bei Entrichtung des Rekognitionsgeldes fanden für die Erhebung des Rheinzolles entsprechende und ebenmäfsige Anwendung. Weiter war für die Wasserzölle auf Waren durch die Kabinettsordre bestimmt, dafs von Gegenständen, die in preufsischen Schiffen oder in Fahrzeugen der Unterthanen obengedachter Zollvereinsstaaten, entweder a) aus dem freien Verkehr des Inlands stromabwärts über Emmerich ausgeführt würden, oder b) blofs innerhalb Landes (Preufsens) auf dem Rhein transportiert, oder c) sei es unmittelbar vom Auslande oder mit Vorbehalt des noch zu erledigenden Steueranspruchs unter Steuerkontrolle aus Zollvereinsstaaten mit der Bestimmung nach einem inländischen (preufsischen) Orte eingeführt würden, ohne Unterschied, ob die Erlegung der tarifmäfsigen Landesabgaben von denselben gleich beim Eingang oder aber erst am Orte der Ausladung erfolgte, kein Rheinzoll erhoben werden sollte. Dieselbe Befreiung genossen Ruhrkohlen beim Ausgange über Emmerich, ausnahmsweise ohne Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge, in welchen die Ausfuhr stattfand.

Weitere Zahlungserleichterungen waren den genannten Schiffen nach dem Umschlag zollpflichtiger Waren in preufsischen Häfen, bei der Ein- und Durchfuhr von im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenständen aus den Zollvereinsstaaten, für Warendurchfuhren unter teilweiser Benutzung der preufsischen Rheinstrecke u s. w. zugesichert.

Mit dieser Verordnung war Preufsen in der Beseitigung der Rheinzölle ein gut Stück vorangekommen; wenn es auch eine finanzielle Einbufse dabei erlitt, so hatte es doch die sichere Aussicht, dafs der Ausfall durch die Hebung des Verkehrs in seinen Häfen mehr als hinreichend ausgeglichen würde. Von günstiger Wirkung war auch die Veränderung des Verhältnisses zu Holland, das durch den Abfall Belgiens und die Ausdehnung des Zollvereins auf den gröfsten Teil Deutschlands schwere Schläge erlitten hatte. Nachdem noch das Jahr 1836 mit gegenseitigen Repressalien vergangen war, bei denen sich Preufsen ziemlich behindert fand, da es beispielsweise den Flaggenzoll auf holländische Fahrzeuge, wie bereits angedeutet, nicht auf die Kohlenschiffe ausdehnen konnte, um nicht den Absatz der Ruhrkohlen zu schädigen,

kam am 3. Juni 1837 ein Schiffahrtsvertrag zwischen beiden Ländern zu stande[1].

Nach diesem Vertrage nahmen die niederländischen Fahrzeuge an allen Vorrechten teil, welche auf der preufsischen Strecke des Rheinstroms den Schiffen der Zollvereinsstaaten bewilligt waren oder bewilligt würden, wogegen Holland den preufsischen Schiffen bei der Fahrt stromauf den halben, stromab den ganzen Rheinzoll von den Warenladungen erliefs und auf Zahlung der Rekognitionsgebühr von denselben bei der Binnenfahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum verzichtete[2]. Auch betreffs Ausdehnung des Fahrtenbetriebs der Dampfschiffahrtsgesellschaften auf der holländischen Stromstrecke, deretwegen seither Streitigkeiten geherrscht hatten, wurde eine befriedigende Lösung erzielt.

Die Niederlande dehnten ihre Zugeständnisse, nach Übereinkommen mit den Vereinsstaaten, vom 21. Januar 1839 an auch auf Baden, Bayern, Hessen, Württemberg und Frankfurt aus[3], die ihrerseits den holländischen Schiffen ebenfalls besondere Erleichterungen bewilligen wollten oder die Aufrechterhaltung der seither zugebilligten Zollermäfsigungen zusicherten.

Die deutschen Uferstaaten verfolgten bei Behandlung der Rheinzollangelegenheiten trotz ihrer Eingliederung in das gröfsere handelspolitische Ganze vielfach territoriale Interessenpolitik. Dafs es bei solcher nicht ohne Reibungen zwischen den einzelnen Mächten abging, scheint selbstverständlich. Die kleineren von ihnen waren namentlich über Preufsen dauernd ungehalten, da dessen Zollnachlässe, die sie bei ihrem schmalen Budget nicht mitmachen konnten oder wollten, den Rheinverkehr in ihren Häfen gefährdeten. Aber erst 1841, gelegentlich der Erneuerung der Zollvereinsverträge, bot Preufsen bezüglich seiner Zollnachlässe für überseeische Waren den Nachbarstaaten zu einer Verständigung die Hand. In Berücksichtigung ihrer Wünsche bestimmte die Verordnung vom 31. Dezember 1841[4], welche die Kabinettsordre von 1836 abänderte und am 1. Februar 1842 in Wirksamkeit treten sollte,

---

[1] Über die vorhergehenden Verhandlungen vgl. Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik S. 156—158; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 163, 164; Schirges, Der Rhein S. 209 Oppenheim a. a A. S. 163 Anm. 1 nennt fälschlich den 31. statt des 3. Juni 1837 als Tag des Vertragsschlusses.

[2] Vgl. ausführlich Jahresbericht 1836/37 S. 19, 20.

[3] Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 20, 21; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 164; Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik S. 158.

[4] Vgl. Jahresbericht 1843 S. 4; 1844 S. 7, 8. Die Verordnung von 1841, die mit Ausnahme des angeführten Punktes und sonstiger geringer Abweichungen sich mit der Kabinettsordre von 1836 deckt, findet sich auch teilweise abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 232, 233.

dafs die den Gegenständen, welche aus dem freien Verkehr des preufsischen Gebiets über Koblenz ausgeführt wurden, früher allgemein bewilligte Befreiung vom Rheinzolle für die notorisch aufserdeutschen Erzeugnisse aufgehoben werden solle. Die hessische Regierung stellte daraufhin die Rückvergütung des Rheinzolls vom 1. Februar 1842 an wieder ein [1] und liefs sich erst durch die wiederholten Bitten der Mainzer Handelskammer [2] und deren Hinweis auf Baden, das für die in einer allgemeinen Vereinbarung über Einstellung der Rückvergütung für bestimmte Artikel nicht benannten und wohl auch für andere Artikel die Zollerstattung nach wie vor leiste und damit Mannheim einen grofsen Vorteil vor Mainz gebe, von dieser Mafsnahme wieder abbringen. Es einigte sich dann mit den übrigen oberrheinischen Zollvereinsstaaten darüber, dafs an Stelle einer weitergehenden Rückvergütung den Besitzern von Tabaks-, Schwefelsäure-, Bleizucker, Lichter- und Lederfabriken, sowie von Baumwollspinnereien wenigstens bei einer Reihe bestimmter Artikel, die sie zur Verarbeitung bezogen, der beim Austritt aus preufsischem Gebiet gezahlte Wasserzoll zurückerstattet werden sollte [3].

Wegen der Rheinzollerhebung von den Transporten der Reisenden und ihrer Effekten mittelst der Dampfschiffe wurde unter den Uferstaaten ein besonderes Übereinkommen getroffen [4]. Es sollten die zu solchen Fahrten bestimmten Dampfschiffe zur Entrichtung des Rheinzolls von 15 Centner zur ganzen Gebühr und zwar bei jeder Fahrt und bei jedem Erhebungsamte, unbeschadet des von Reisewagen, Waren etc. noch besonders zu zahlenden Rheinzolls, angehalten werden können. Eine solche Erhebung fand jedoch nur in einigen Uferstaaten statt.

Inzwischen war endlich der definitive Tarif über den Rheinzoll ausgearbeitet und gemäfs des XVI. Supplementarartikels zur Rheinschiffahrtsakte 1845 in Kraft gesetzt worden [5]. Wenn er auch für die einzelnen Strecken Abänderungen brachte, enthielt er doch keine Ermäfsigung oder Herabsetzung des Zolls im ganzen, wie sie wiederholt in Antrag gebracht war. Eine solche war namentlich am Widerstande Nassaus

---

[1] Vgl. die hessische Bekanntmachung über Aufhebung der Rückvergütung preufs. Rheinzölle von überseeischen Waren vom 22. Januar 1842. (Hess. Regierungsblatt 1842 S. 57.)

[2] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 46. A. d. M. H.K. §§ 9385. 9372, 9516, 9626, 9658 und die Eingabe der M. H.K. an das Ministerium der Finanzen in Darmstadt vom 26. Februar 1842 bei Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr S. 15—17.

[3] Vgl. hess. Bekanntmachung vom 23. März 1843 (hess. Reg.-Blatt 1843 S. 139—141) und die Verfügung der Grofsh. hess. Zolldirektion vom 10. Februar 1844 (A. d. M. H.K. § 9924).

[4] Vgl. Jahresbericht 1844 S. 9.

[5] Vgl. Tabelle S. 320, 321.

und Hessen-Darmstadts gescheitert, doch sollten darüber künftig weitere Unterhandlungen gepflogen werden. Zur selben Zeit wurde der ebenfalls neu redigierte Tarif der Ausnahmen vom ganzen Zoll durch den XVII. Supplementarartikel[1] veröffentlicht, der durch eine anderweitige Klassifikation, durch Herabsetzung vieler Waren in eine geringere Gebührenklasse, mancherlei Erleichterungen für den Handel brachte. War doch die Zahl der Artikel, die nur ein Viertel des Zollsatzes zu entrichten hatten, von 12 auf 43, derjenigen, die ein Zwanzigstel zu geben hatten, von 11 auf 43 gestiegen, während die Produkte, die ganz frei vom Zoll blieben, sich von 14 auf 31 Nummern vermehrt hatten.

War somit einiges im Sinne einer gröfseren Verkehrsfreiheit gewonnen, so blieb es doch hinsichtlich der thatsächlichen Erhebung des Zolls bei den einzelnen Ämtern ganz beim alten. Statt der gewünschten durchgreifenden Herabsetzung der Schiffahrtsabgaben begnügten sich die Uferstaaten damit, die früher erwähnten Modifikationen und Erleichterungen, wie sie von ihnen teils unbedingt, teils nach Herkunft und Bestimmung der Güter, oder nach den Flaggen, die sie führten, gewährt wurden, auf den neuen Tarif zu übertragen[2].

Dagegen gelang es endlich, nachdem bereits am 1. Juli 1842 eine einheitliche Schiffahrtsordnung für den Neckar zu stande gekommen war, den Bemühungen Bayerns, Verträge mit den interessierten Staaten über eine Neuregelung der Mainschiffahrt[3] herbeizuführen, die unter Übertragung der für den Rhein geltenden Zollgrundsätze eine bedeutende Herabminderung der Abgaben auf dem Main erzielte. Freilich fand die erwartete Neuordnung, die am 1. Juni 1846 in Kraft trat, nicht durchweg die erwartete günstige Aufnahme, da das Publikum eine noch gröfsere Herabsetzung der Zölle erwartet hatte, auch nicht mit Unrecht sich beispielsweise über Einführung der bis dahin nicht gekannten Rekognitionsgebühr beschwerte.

In den nächsten Jahren kam das Drängen nach Beseitigung der Rheinzölle nur selten zum Stillstand, zumal das neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen bereits seinen Siegeszug durch die kultivierte Welt antrat und das Monopol der Wasserstrafsen, da wo solches bisher bestand, zu brechen begann. Bei allen denen, welche die vielfach hervortretende Überschätzung der Eisenbahnen nicht teilten, wurde dadurch

[1] Vgl. beide Tarife in Jahresbericht 1844 S. 40—46. Die Supplementarartikel finden sich auch abgedruckt in Rhenus 1859 S. 71—79.

[2] Vgl. Jahresbericht 1845 S. 4.

[3] Vgl. die eingehende Darstellung bei Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 105—133, siehe auch beispielsweise Jahresbericht 1845 S. 4, 32.

das Verlangen nach Wegräumung der noch bestehenden künstlichen Hindernisse auf den Wasserstrafsen mächtig gestärkt, und es ist daher leicht erklärlich, dafs man im Jahre 1848, da auf wirtschaftlichem wie auf politischem Gebiet eine lebhafte Bewegung einsetzte, die Gelegenheit wahrnahm, um auf eine Erleichterung des Wasserverkehrs hinzuwirken. Am 24. Mai 1848 überreichten die Handelsvertretungen von 32 der hauptsächlich beteiligten Verkehrsplätze Deutschlands, darunter die Handelskammern von Köln, Mainz, Mannheim und Frankfurt a. M. der Nationalversammlung einen energischen Protest[1] gegen die Weitererhebung der Flufszölle mit dem dringenden Ersuchen, die Versammlung möge das Princip aussprechen, „dafs die Fortdauer der auf den deutschen Strömen und ihren Nebenflüssen durch deutsche Einzelstaaten vom deutschen Verkehr bisher erhobenen Zölle und Abgaben mit der Nationaleinheit nicht vereinbar, und solche daher baldthunlichst zu beseitigen sei".

In der That hat sich der volkswirtschaftliche Ausschufs der Nationalversammlung eingehend mit der angeregten Frage beschäftigt und sogar den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Aufhebung der Wasserzölle auf deutschen Flüssen für die heimische Schiffahrt durchberaten[2]. Auch liefs die niederländische Regierung durch ihren aufserordentlichen Gesandten von Scherff dem Präsidium der Nationalversammlung ein ausführliches „Pro memoria" überreichen[3], das ihre Stellung zur Frage der Rheinzölle aktenmäfsig darzulegen suchte und die Versicherung gab, dafs Holland, wenn der Zoll auf dem deutschen Rhein allgemein aufgehoben werde, auch seinerseits auf die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben sowohl wie das „droit fixe"[4] verzichten werde.

Zwar kam die Nationalversammlung in der Folge zu keinem bindenden Entscheid[5], allein die Geltendmachung dieser Gedanken blieb am Rhein nicht ohne Nachwirkung. Wenn man sich auch bezüglich des Warenzolltarifs zunächst noch mit Herabsetzung einzelner Artikel in niedere Gebühren-

---

[1] Vgl. „Vorstellung an die hohe deutsche Nationalversammlung abseiten vieler Handelsvorstände und Schiffahrtskorporationen in Städten an der Elbe, der Weser und Aller, des Rheins, Mains und Neckars und der Donau", in A. d. A. d. M. H.K. § 10868.

[2] Vgl. die gedruckte Beilage zum Protokoll der 71. öffentlichen Sitzung vom 4. September 1848 (A. d. M. H.K. § 10946) und Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr S. 5—14.

[3] Ausfertigung desselben, datiert Frankfurt d. 14. Oktober 1848 in A. d. M. H.K. § 10925.

[4] Vgl. oben S. 222.

[5] Vgl. noch Protokoll der „Handelskonferenz zu Coblenz" vom 13. November 1848. (Akten der Mainzer H.K. § 10946 und dazu §§ 10927, 10937.)

klassen begnügte[1], so wurde doch wenigstens hinsichtlich der Rekognitionsgebühr, der Abgabe von den Schiffsgefäfsen, eine durchgreifendere Änderung beschlossen. Nachdem bereits seit dem 1. Oktober 1847[2] unter Zustimmung sämtlicher Rheinuferstaaten die Rekognitionsgebühr für alle unbeladenen Schiffe, einschliefslich der unbeladenen Schleppdampfschiffe erlassen war, und nur den Führern solcher Fahrzeuge auferlegt blieb, sich wie früher bei den Erhebungsämtern anzumelden, um die vorgeschriebenen Formalitäten zu erfüllen, wurde seit dem 1. Januar 1849 auch bei den beladenen Segelschiffen die Hälfte der tarifmäfsigen Schiffsgebühr nachgelassen[3]. Wie diese Vergünstigungen sich im Verkehrsleben sofort fühlbar machten, erhellt z. B. daraus, dafs bei dem Rheinzollamte zu Mainz im Jahre 1850 der hier in Rede stehende Nachlafs der Rekognitionsgebühren einen beträchtlichen Ausfall der Einnahmen[4] und zwar:

a) von leeren Schiffen im Betrage von	15 747 fr.	21 cts.
b) von Segelschiffen - - -	8 124 -	84 -
zusammen	23 872 fr.	05 cts.

veranlafste, der den Schiffern zu gute kam.

Die Jahre 1850/51 brachten dann endlich die allgemeinen Ermäfsigungen des Rheinzolls, über die so langjährige Beratungen gepflogen worden waren.

Den ersten Schritt that dabei Holland, das bereits seit Mitte der vierziger Jahre[5], in Hinblick auf die bevorstehende Fertigstellung der Köln—Antwerpener Bahn, den Wunsch hegte, sich mit Preufsen über weitere Erleichterungen der Rheinfahrten zu verständigen, um der Schädigung seines Handels durch jenen Schienenweg vorzubeugen. Während dann 1850 noch zwischen der preufsischen und niederländischen Regierung Beratungen gepflogen wurden[6], änderte diese plötzlich auf Anraten und nach dem Muster Englands ihre Schiffahrtsgesetze. Durch Gesetz vom 8. August 1850 liefs sie die Erhebung des Rheinzolls und der Rekognitions-

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 3; 1848 S. 10.

[2] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 3.

[3] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4; Schirges, Der Rhein S. 229; Kaadt, Die deutschen Binnenschiffahrtsabgaben in Vergangenheit und Gegenwart I. Die Rheinzölle, in Zeitschrift für Binnenschiffahrt I S. 2 ff. Selbstredend blieben durch diese Bestimmung die seitherigen Befreiungen von Zahlung der Rekognitionsgebühren, wie sie Preufsen gewährte, (vgl. oben S. 300, 301) völlig unberührt.

[4] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4 Anm.

[5] Vgl. Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik S. 157, 158.

[6] Vgl. Zimmermann a. a. O. S. 392 und Aperçu des propositions pour la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les États du „Zollverein“ et le Royaume des Pays-Bas, ebenda S. 795 bis 798.

gebühren einstellen[1] und behielt sich nur vor, die Abgabenerhebung für die Fahrzeuge derjenigen Staaten wieder eintreten zu lassen, welche etwa die niederländische Flagge minder günstig behandeln würden als ihre eigene[2]. Gleichzeitig wurden alle Transit abgaben im Königreich beseitigt. Nur in der Erhebung des droit fixe wurde dadurch für den Fall nichts geändert, daſs die Schiffer nach den Vorschriften der Übereinkunft von 1831 behandelt zu werden wünschten. Doch blieb es ihnen freigestellt, ihre Ladungen nach den allgemeinen Landesgesetzen in Transit zu erklären, und waren sie dann von der Zahlung des droit fixe wie überhaupt jeglicher Abgabe entbunden.

Wenig später führten die angebahnten Verhandlungen auch unter den Zollvereinsstaaten zu einem greifbaren Resultat. Es wurden nämlich zwischen den Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preuſsen zunächst für die Periode vom 1. Oktober 1851 bis Ende 1853 folgende Bestimmungen vereinbart[3]:

I. Baden, Bayern, Preuſsen lassen von den unter der Flagge eines deutschen Uferstaates auf dem vereinsländischen Rhein von Emmerich bis zur Lauter beförderten, der ganzen Rheinzollgebühr (nach Supplementar-Artikel XVI) unterworfenen Gegenständen, die bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Köln, Linz, Andernach, Koblenz, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei der Thalfahrt die Zollstellen zu Neuburg, Mannheim, Kaub, Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, oder eine, oder einige dieser Zollstellen passieren, jene Gebühr für ihre beziehungsweisen Anteile an den bei den gedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur zur Hälfte erheben.

II. Hessen und Nassau lassen von den nämlichen unter deutscher oder gleichgestellter Flagge fahrenden Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Koblenz, Kaub und Mainz, oder eine, oder zwei von diesen Zollstellen

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4; Schirges, Der Rhein S. 209, 228; Rhenus 1859 S. 83.

[2] Infolge dieses Ges. gingen die niederländischen Zollstellen Vreeswyk-Tiel, Gorcum-Krimpen später ein und wurde nur jene von Lobith als Kontrollstelle beibehalten. Vgl. Schirges, Der Rhein S. 228; andererseits Jahresbericht 1850 S. 4.

[3] Vgl. Abdruck derselben in Jahresbericht 1851 S. 2—4; Schirges Der Rhein S. 234—236; Rhenus, 1859 S. 84—92. Hessen und Nassau wollten der Ermäſsigung nicht zustimmen und lieſsen sich nur durch Preuſsens Drohung, es werde den hessischen und nassauischen Schiffern die Begünstigungen, wie sie mit den übrigen Rheinuferstaaten des Zollvereins vereinbart seien, versagen, zu ihren Zugeständnissen bewegen. Vgl. Schirges a. a. O. und Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 400 Anm. 229.

passieren, jene Gebühr für ihre beziehungsweisen Anteile an den bei vorgedachten Zollstellen vorkommenden Verzollungen nur zu zwei Dritteilen erheben. Dieselbe Ermäfsigung gewährt Preufsen für seinen Anteil an dem Kauber Bergzoll.

III. Die 5 Uferstaaten lassen aufserdem von einer Reihe von Gegenständen, die seither höhere Gebühren gezahlt hatten, wenn sie unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates befördert werden, nur ein Viertel und von Heringen nur ein Zwanzigstel der Rheinzollgebühr bei der Bergfahrt und Thalfahrt erheben.

Auf Grund der vorgedachten Bestimmungen wurde hiernach für die unter deutscher Flagge fahrenden Güter, soweit sie die ganze Gebühr zu entrichten hatten, an Stelle des 1845 festgesetzten Tarifs ein neuer ermäfsigter Rheinzolltarif vereinbart, dessen Sätze auch ihre Anwendung auf den Transport von Bau- und Nutzholz wie auf Flöfse fanden.

Die genannten grofsen Erleichterungen [1] waren in erster Linie für deutsche Schiffe berechnet. Doch blieb von vornherein vorbehalten, sie auch für solche Artikel eintreten zu lassen, welche nicht unter der Flagge eines deutschen Uferstaates befördert würden. In der That nahmen die französische und holländische Flagge gleich am 1. Oktober 1851 an den Zollermäfsigungen vollkommen teil. Den Niederlanden wurden sie dann durch den am 31. Dezember 1851 mit den Zollvereinsstaaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag, der mit Eisenbahnangelegenheiten, namentlich dem Anschlufs der Arnheim—Amsterdamer Bahn an die Köln—Mindener Linie zusammenhing, formell zugesichert [2].

Demnach galt der sog. „definitive Tarif von 1845" nur noch für diejenigen Waren, welche der Viertel- und der Zwanzigstel-Gebühr unterlagen, sowie für den Transport von Gütern unter nicht begünstigter Flagge; der Tarif von 1851 aber für alle Waren zur ganzen Gebühr, sofern sie unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates oder einer gleichgestellten (niederländischen, französischen, belgischen) Flagge auf dem Rhein befördert wurden, alle jedoch unter den übrigen Modifikationen über gänzliche und teilweise Befreiungen [3], wie sie die Zollvereinsstaaten unter sich auch nach 1851 übten.

---

[1] Vgl. Tabelle S. 320, 321.

[2] Über den Abschlufs des Vertrags vgl. Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik S. 392.
Die Artikel desselben, soweit sie für die Rheinschiffahrt von Belang sind, finden sich abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 210 bis 220.

[3] Dieselben finden sich einschliefslich der früher S. 298 ff. behandelten zusammengestellt bei Rhenus 1859 S. 90—95; Schirges, Der Rhein S. 291 ff.

Die Vereinbarung von 1851 behielt auch nach 1853 ihre Geltung und mit ihr blieb die ganze Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Zollerhebungen, wie sie sich seit 1831 unter den einzelnen Uferstaaten herausgebildet hatte. Es fragt sich, warum man bei diesem Wirrsal aushielt, warum man nicht schon um die Mitte des Jahrhunderts mit den Rheinzöllen völlig und gründlich aufräumte. Abgesehen von allgemeinen politischen Bedenken der Regierungen, hielt man dies von mehreren Seiten für unzweckmäfsig, weil die mit den Rheinzöllen zu bestreitenden Ausgaben für Leinpfade, Uferbauten, Stromverbesserungen sehr bedeutend und aufserdem noch eine Reihe von Renten mediatisierter Fürsten darauf angewiesen waren [1]. Die Erträge der Zölle für einzelne Staaten, namentlich für Baden und Bayern, reichten schon ohnehin nicht mehr zur Deckung der ihnen erwachsenden Ausgaben hin. Um diese Verhältnisse richtig zu würdigen, ist zu bedenken, welch' grofse Summen die Rheinkorrektion im 19. Jahrhundert verschlungen hat. Bis zu Beginn derselben war weder vom alten Reiche noch von den Uferanliegern allzu viel für Verbesserung des Strombettes und des Fahrwassers gethan worden. Wo die verschiedenen an die Rheinufer grenzenden Regierungen eingriffen, beschränkten sie sich in der Regel auf Instandsetzung und Erhaltung der Leinpfade für Menschen und Zugtiere, die sich längs des Wasserrandes hinzogen. Erst nach Beendigung der Freiheitskriege, nach Aufrichtung der deutschen Einzelstaaten während des Wiener Kongresses wurde der Frage der eigentlichen Rheinkorrektionen entschiedener näher getreten. Sämtliche Rheinstaaten hatten seitdem schon bis zur Mitte des Jahrhunderts Millionen ausgegeben und mufsten damit rechnen, dafs auch die Zukunft ähnliche oder gröfsere Summen von ihnen fordern werde.

Die Verbesserung des deutschen Oberrheins [2], vom Austritt des Stroms aus der Schweiz bis zur hessischen Grenze darf in Bezug auf das Mafs des Eingreifens in die natürlichen Zustände, wie auch des erzielten Erfolges als das bedeutendste, einheitlich durchgeführte Strombauwerk des deutschen Rheingebietes bezeichnet werden [3]. Dort am Oberlauf des Flusses, wo alljährlich die Niederungen mit Ortschaften durch Hochwasser oder infolge von Eisstopfungen überschwemmt wurden, wo grofse, mit fruchtbarem Boden bedeckte Landstriche immer mehr der Versumpfung anheimfielen, war ein Eingreifen von Menschenhand gleich anfangs am nötigsten gewesen. Der ba-

---

[1] Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 44 Anm.

[2] Vgl. zum folgenden hauptsächlich: Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse S. 221—269.

[3] Sie ist ausführlich behandelt in dem III. Heft der Beiträge zur Hydrographie des Grofsherzogtums Baden, Karlsruhe 1885.

dische Oberst Tulla, der Jahre hindurch bemüht gewesen war, dem Gedanken einer vollständigen Regelung des Rheinlaufs von Basel bis zum Neckar zum Siege zu verhelfen, verfaſste 1812 eine bedeutsame Abhandlung, worin er die Not der Rheinanwohner eindringlich schilderte und zugleich praktische Vorschläge zur Abhilfe eingehend begründete. Es kam noch in demselben Jahre zu einer Übereinkunft zwischen Baden und Frankreich wegen Vornahme von Durchstichen, die zwar wegen Ausbruch der Freiheitskriege nicht recht zur Ausführung kam, der sich aber Bayern nach Beendigung der Kriegsjahre 1817 thätig anschloſs.

Die Arbeiten waren rüstig im Gange, mehrere Durchstiche schon fertig, für die übrigen die Bauvorbereitungen getroffen, als die Ende 1826 gegen die Fortsetzung der Geradeleitungen von Preuſsen erhobene Einsprache das Unternehmen ins Stocken brachte. Dort wie auch in den Niederlanden und Hessen wurden nachteilige Folgen der am Oberrhein vorgenommenen Korrektionen für die unteren Stromstrecken befürchtet[1], die sich zwar später als völlig unbegründet erwiesen, deren damalige Äuſserung aber auf Grund einer neuen Übereinkunft zwischen Baden und Bayern von 1832 das Unterbleiben einiger der gröſseren, geplanten Durchstiche veranlaſste.

Indessen waren die Verhandlungen zwischen Baden und Frankreich fortgesetzt worden[2], die zunächst auf Festlegung einer sicheren Grenze der Hoheitsgebiete beider Staaten in dem breiten Gewirre von Stromarmen und Kiesbänken, weiter aber auch auf eine planmäſsige, gemeinschaftlich durchzuführende Regelung des Fluſslaufes selbst gerichtet waren. Als endlich 1840 der Rheingrenzvertrag zu stande kam, war darin eine Grundlage geschaffen, auf der ein Entwurf über eine durchgängige Korrektion des Rheins entlang der badisch-französischen Grenze gemeinsam aufgestellt und in der Folge ohne erhebliche Änderung und Unterbrechung ausgeführt werden konnte[3]. Um die Mitte der siebziger Jahre war das Werk vollendet, und der Thalweg des Rheins von der Schweizer bis zur hessischen Grenze überall in die durch die Uferstaaten vereinbarte Strombahn geleitet. Baden hat für das groſsartige Strombauwerk von 1817, bez. für die badisch-elsässische Strecke seit 1840 rund 40 Millionen Mark ausgegeben; ungefähr ebensoviel haben die Aufwendungen auf dem linken Ufer betragen.

---

[1] Vgl. beispielsweise Freiherr van der Wyck, Der Mittelrhein und Mannheim in hydrotechnischer Beziehung, Mannheim 1825.

[2] Staatsvertrag zwischen Baden und Frankreich wegen Berichtigung der Rheingrenze etc. vom 30. Januar 1827, in Meyers Staatsakten S. 442—445 und dazu Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 159 bis 161.

[3] Vgl. Der Rheinstrom S. 235, 236.

Auf die Stromstrecke vom Neckar bis zur hessischen Grenze oberhalb Worms ist noch die bayrisch-badische Rheinkorrektion ausgedehnt, deren wichtigstes Objekt der Friesenheimer Durchstich war. Soweit der Rheinlauf sich ganz innerhalb der Grenzen des Groſsherzogtums Hessen bewegte, durfte man sich bis in die Gegend von Mainz mit der Anlage der Durchstiche „am Geyer“ und „am oberen Busch“, im übrigen mit dem Bau von Parallelwerken, teilweise mit an das Ufer anschlieſsenden Querbauten sowie Buhnen, die rechtwinklich oder etwas gegen den Strom gerichtet sind, begnügen[1].

In der ganz innerhalb des preuſsischen Gebiets gelegenen Stromstrecke von Bingen bis zur Reichsgrenze ist die umfassendste Thätigkeit zur Verbesserung der Wasserstraſse entfaltet worden[2]. Wenn auch dorten einige Durchstiche schon im 18. Jahrhundert vorgenommen wurden, wenn auch am Binger Loch Erzbischof Siegfried von Mainz schon zur Zeit Heinrichs IV. und das Frankfurter Handelshaus Stockum zu Beginn des 17. Jahrhunderts durch Beseitigung von Felsklippen die Durchfahrt verbessern lieſsen, so gehören doch die meisten der heute noch wirksamen Bauten und Verbesserungen erst der Zeit nach 1816 an.

Die planmäſsige Korrektion der Wasserstraſse begann auf der preuſsischen Strecke nach Abschluſs der Rheinschiffahrtsakte, als die königliche Regierung in der Zeit bis 1832 die Felsen im Binger Loch wegsprengen lieſs und damit die jetzige Breite von 23—30 Meter, statt 7—9 Meter, dieses Engpasses gewann. Es war der Beginn einer langen Reihe von sehr bedeutenden Verbesserungen des Stromlaufs, mit deren Ausführung bis in die Gegenwart fortgefahren wurde. Die nach Antrag Preuſsens auf Grund der Rheinschiffahrtsakte erstmals 1849 vorgenommene Strombefahrung[3] des Rheins von Basel bis in die Nordsee durch Wasserbaubeamte sämtlicher beteiligten Uferstaaten, welche die „Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maſsregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäſsigen Schiffahrt untersuchen und feststellen sollte“, war der Anlaſs zu erneuter Bauthätigkeit im Rhein. Gleichen Anstoſs zur Erhöhung der Arbeitsleistungen gaben die 1851 erfolgte Errichtung der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz und später die 1880 beschlossene Bewilligung von 22 Millionen Mark durch den preuſsischen Landtag für den Ausbau des Rheins. Im Ganzen sind in dem 332 Kilometer langen Strom-

---

[1] Vgl. Der Rheinstrom S. 245—247.

[2] Vgl. a. a. O. S. 256 ff. und 243.

[3] Diese Strombefahrungen wiederholten sich dann 1861, 1874 und 1885. Über die amtlichen Rheinstrombefahrungen vgl. Rhenus 1875 S. 80—95.

lauf zwischen Bingen und der Reichsgrenze errichtet: an Buhnen 107 Kilometer, an Uferdeckwerken 355 Kilometer, an Parallelwerken 23 Kilometer. Die Masse der seit 1830 im Strombett gesprengten und abgeräumten Felsen beläuft sich auf 58 287 Kubikmeter, wodurch allein ein Kostenaufwand von über 2 Millionen Mark entstand.

Es bleibt noch die „Rheingaustrecke“ zwischen Mainz und Bingen, lange Zeit die schlechteste der ganzen Wasserstrafse von der niederländischen Grenze bis über Mannheim hinauf, obschon hier in dem sandigen Strombett mit einfachen Mitteln und mäfsigen Kosten erreicht werden konnte, was in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar nur mit Überwindung grofser Schwierigkeiten und sehr bedeutendem Kostenaufwand zu schaffen war. Ihre Regulierung[1] fällt in eine spätere als die hier behandelte Zeit; sie ist das jüngste Strombauunternehmen am Rhein und hat ihre eigene Geschichte. Jahrzehnte hindurch standen Klagen über die mangelhaften Fahrwasserverhältnisse dieser Linie auf der Tagesordnung der Sitzungen der Centralkommission; allein die Regierungen der beiden Uferstaaten, das Grofsherzogtum Hessen und Herzogtum Nassau, vermochten sich über die Mittel zur Abhilfe nicht zu verständigen[2]. Als auf Grund des Gutachtens der technischen Strombefahrungskommission von 1849 abermals keine Vereinbarung erzielt wurde, veranstaltete die Centralkommission 1854 eine wiederholte Untersuchung der Stromstrecke durch eine aus Wasserbautechnikern der Uferstaaten gebildete Kommission, welch letztere sich mit der Prüfung der Projekte und der zwischen den Technikern der beiden nächstbeteiligten Staaten bestehenden Meinungsverschiedenheiten befafste[3]. Dank solcher Vermittlung der Centralkommission kam es 1856 zum Abschlufs eines Vertrags zwischen Hessen und Nassau, der sich indes zunächst nur auf die Strecke von der ersten Stromspaltung unterhalb Mainz bis Niederwalluf bezog und bis 1860 zur Ausführung gebracht war. 1863 kam wegen Regulierung stromabwärts bis Geisenheim ein weiteres Übereinkommen zu stande, das bis 1866 verwirklicht sein sollte, dessen Arbeiten aber noch unvollendet waren, als die Ereignisse vom Jahre 1866 einen Stillstand des Unternehmens mit sich brachten. Der Wiederaufnahme der Arbeiten traten die Bewohner des Rheingaus beschwerend entgegen, teils in der romantischen Sorge wegen Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit des Stromes, teils weil sie durch die erwarteten Verlandungen die gesundheitlichen Zustände, den Weinbau und den Klein-

[1] Vgl. Der Rheinstrom S. 250—252.
[2] Vgl. z. B. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 161, 162.
[3] Vgl. Rhenus 1875 S. 85.

verkehr mehrerer Uferorte für bedroht hielten[1]. Ihre Beschwerden wurden 1880 zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung gemacht, in deren Folge Preufsen und Hessen über die Regulierung des Rheins zwischen Mainz und Bingen einen Vertrag schlossen, der den wenigstens teilweise begründeten Reklamationen abhalf und in den Jahren 1885—1889 zum Vollzug gebracht wurde.

Was allein die preufsische und vor 1866 die nassauische Regierung in der Zeit von 1831 bis 1889 für die Regelung des Rheins ausgegeben haben, beziffert sich auf beinahe 60 Millionen Mark; der Aufwand Hessens beträgt etwa 10 Millionen. Nimmt man dazu die in der gleichen Zeit für die Korrektionen von Baden, Bayern, Frankreich bez. Elsafs-Lothringen und die für die Wasserstrafse des Rheins von Holland ausgegebenen Kosten, so ergiebt sich die bedeutende Summe von etwa 250 Millionen Mark, worin die Hafenbaukosten noch nicht einbegriffen sind.

Genauer berechnet betrugen die Aufwendungen sämtlicher Rheinuferstaaten für Verbesserung des Fahrwassers, Stromregulierung und Uferschutz nach den Angaben der Jahresberichte der Centralkommission, wie sie R. van der Borght (Rhein-Seeschiffahrt, S. 1, 2) zusammenstellt:

1831—1850	36 687 395,21	Mk.
1851—1870	91 036 062,57	-
1871—1890	106 825 520,96	-
	234 548 978,74	Mk.

Diese Summe bleibt noch etwas hinter der Wirklichkeit zurück, da für die Niederlande erst seit 1837, für Nassau seit 1838, für Baden seit 1839 die Ausgaben eingerechnet werden konnten[2].

[1] Vgl. Rhenus 1875 S. 170—188 und Petition von den Vorständen der Gemeinden und Bewohnern des Rheingaus, betitelt: Die Rheinregulierung von Mainz bis Bingen (Gedruckt in Mainz, H. Prickarts) Dezember 1879.

[2] In den einzelnen Jahren betrugen die Ausgaben der Rheinuferstaaten (laut Jahresbericht 1844 ff.):

1831—1844 (für die Niederlande seit 1837, Nassau 1838, Baden 1839) 19 513 529,71 M.

1845	2 474 186,80	-	1858	3 685 991,30	M.
1846	3 715 900,56	-	1859	3 760 195,40	-
1847	3 240 796,80	-	1860	3 513 369,40	-
1848	2 703 532,80	-	1861	4 640 552,29	-
1849	2 547 264,—	-	1862	5 138 095,71	-
1850	2 492 184,54	-	1863	4 232 144,54	-
1851	2 790 102,21	-	1864	5 280 178,32	-
1852	3 827 100,52	-	1865	6 118 157,74	-
1853	3 330 535,22	-	1866	6 548 385,72	-
1854	3 159 108,06	-	1867	6 563 811,11	-
1855	3 863 434,22	-	1868	7 193 318,80	-
1856	3 591 006,18	-	1869	6 644 590,77	-
1857	2 940 355,36	-	1870	4 215 629,70	-

Dafs alle im Rheine vorgenommenen Strombauten in erster Linie die Ausbildung einer guten Wasserstrafse bezweckten, wird niemand leugnen; dafs in der That durch die Korrektionen das Fahrwasser auf der ganzen Stromstrecke wesentliche Besserungen erfahren hat, ist gelegentlich der von der Centralkommission veranstalteten Strombefahrungen durch eine Kommission von Wasserbaubeamten der Uferstaaten wiederholt ausgesprochen worden und auch sonst genügend erweislich. Die Zahl der Unfälle[1], die Jahr für Jahr gemeldet werden, und die sich bei einem starken Flufsverkehr nicht alle vermeiden lassen, hat sich trotz schnelleren Fahrens und intensiverer Belebung der Wasserstrafse bedeutend vermindert. Das Auflaufen von Schiffen auf neugebildeten Stöcken und Sandbänken, auf Steinen und Kieslagerungen, das zu Anfang des 19. Jahrhunderts nicht wenig Fahrzeuge zum Scheitern brachte, ist fast ganz verschwunden. Ja, seitdem man sich bei der Strombefahrung von 1861 erstmals über die Fahrwassertiefe verständigte, die sich bei gewöhnlichem Niederwasserstand in den verschiedenen Strecken nach Lage der Stromverhältnisse erreichen liefse[2], ist der Rhein durch künstliche Einwirkung für immer gröfsere Schiffe und Lastkähne mit stets gesteigerter Ladefähigkeit fahrbar geworden[3].

Die Denkschrift über die Ströme Memel . . . Rhein S. 321) beziffert die Aufwendungen aller Rheinuferstaaten von 1831 bis 1866 höher als die obenstehenden Zahlen, nämlich auf 114 400 000 Mark. Vgl. noch Sympher, Der Verkehr auf deutschen Wasserstrafsen 1875 und 1885 (Berlin 1891) S. 14 und van der Borght a. a. O. S. 2 Anm. 2; Dufourny, Der Rhein S. 10–17.

[1] Die Akten über Handel und Verkehrswesen, sowie die Rheinschiffahrtsakten des Mainzer Archivs geben darüber zahlreiche, ins einzelne gehende Nachrichten. Die Jahresberichte der Centralkommission bringen regelmäfsig Zusammenstellungen der Unfälle, die sich jeweils im vergangenen Jahre auf dem ganzen Rheinstrom zugetragen haben.

[2] Selbstredend können alle Regulierungsarbeiten die Wassermassen nicht beliebig vermehren und die Nachteile niedriger Wasserstände, wie sie alljährlich zeitweise mehr oder minder stark fühlbar werden, ausgleichen. Die Jahresberichte der Centralkommission geben regelmäfsige Nachrichten über die Wasserstände in den einzelnen Jahren. Für die zurückliegenden Jahrzehnte zu Anfang des 19. Säkulums enthalten die Akten des Mainzer Archivs schätzenswerte Aufzeichnungen über die Wasserverhältnisse im Mittelrhein.

[3] Die Gröfse und Tragfähigkeit der Schiffe ist auf dem Rhein in steter Zunahme begriffen. Während in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meisten deutschen Rheinschiffe eine Länge von 110—112 Fufs und eine Breite von 16 Fufs bei einer Tragfähigkeit von 200—400 Tonnen hatten, besitzen die seit den 60er Jahren gebauten eisernen Rheinschiffe weit gröfsere Abmessungen, so dafs sie gewöhnlich 1500 Tonnen laden können. Die neuesten Fahrzeuge haben sogar eine Ladefähigkeit bis zu 2100 Tonnen bei einer Länge von 94 m und einem Tiefgang von 2,7 m in beladenem Zustand. (Vgl. Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt S. 13.)

Aber die Strombauten sind in ihrer Wirkung doch auch dem Uferschutz zu gute gekommen, der künftig nur noch mäfsige Kosten erfordert; sie haben ganz bedeutend die schädlichen Wirkungen der Hochwasser abgeschwächt, Leben und Eigentum der Anwohner gegen die Ausschreitungen des Stromes gesichert und die Gesundheitsverhältnisse in den nieder gelegenen Rheinorten, die früher viel zu wünschen übrig liefsen, merklich verbessert[1]. Durch die Regulierungsarbeiten sind aufserdem auch weite Flächen Landes gewonnen und teilweise schon angebaut worden. Für die badische Rheinniederung allein ist die Werterhöhung des Geländes als Folge der durch die Rheinkorrektion geschaffenen günstigeren Bedingungen auf 39 Millionen Mark berechnet, denen nur 40 Millionen Auslagen für die vorgenommenen Arbeiten gegenüber stehen.

Es wäre daher Unrecht gewesen, die aufgewendeten Kosten fortdauernd von Handel und Schiffahrt zurück zu verlangen, die gar nicht ausschliefslich Vorteile aus denselben zogen[2]. Aufserdem war unschwer einzusehen, dafs die Erleichterung und Verbilligung des Rheinverkehrs dem gesamten wirtschaftlichen Leben und Treiben nützte, das ja in letzter Linie den zunächst betroffenen Schiffern und Händlern doch wieder die erhöhten Kosten abnehmen mufste[3]. Eine günstige volkswirtschaftliche Allgemeinbilanz war aber viel nötiger und richtiger als jeder fiskalische Einzelgewinn.

Derartigen Gedanken konnten sich die leitenden Kreise seit den fünfziger Jahren um so weniger verschliefsen, als um diese Zeit die Eisenbahnen den Verkehr mehr und mehr an sich zogen und die Rheinstrafse zu entvölkern drohten[4]. Auf dem Oberrhein waren seit 1855 die Warenzüge durch die Konkurrenz der Schienenwege fast vollständig verschwunden, war die „grofse Schiffahrt“ nahezu eingestellt worden[5]. Auf dem Main, dem gröfsten Nebenflusse, war die seit 1842 mit Erfolg betriebene Dampfschiffahrt durch die Entwicklung der Eisenbahnen in solche Bedrängnis geraten, dafs man 1858 auf

---

[1] Vgl. namentlich für den Oberlauf die Ausführungen in „Der Rheinstrom“ S. 236 ff.

[2] Für den Oberrhein ist die Fahrwassertiefe, die für die Schiffahrt in erster Linie wichtig ist, überhaupt nicht verbessert worden. Vgl. Willgerodt, Die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins S. 8.

[3] Inwieweit sich die Dampfschiffahrtsgesellschaften die gezahlten Abgaben von ihren Frachtgebern wiedererstatten liefsen, schildert beispielsweise Verwaltungsbericht der Generalversammlung der Dampfschiffahrtsgesellschaft für Nieder- und Mittelrhein 1856.

[4] Über die aufserordentlich schnelle Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes seit den fünfziger Jahren vgl. Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 103. Deutschland hatte 1853 6520 und 1864 bereits 13 015 Kilometer Eisenbahnen. Vgl. auch oben S. 291.

[5] Vgl. Jahresbericht 1847 S. 12; 1848 S. 11 und oben S. 292, 293.

ihre Fortführung verzichten mufste[1]. Sollte es auf den übrigen Teilen des Stromgebietes nicht zu ähnlichen Erscheinungen kommen, so mufste man vor allem, wie dies die Schiffsunternehmer seit Jahrzehnten forderten[2], die Belastungen beseitigen und vermindern, welche die Benutzung des Fahrwassers noch immer in so hohem Mafse erschwerten. Denn dafs die Eisenstrafsen die natürlichen Wasserwege vollkommen ersetzen könnten, dafs man auf Pflege der letzteren bald völlig verzichten dürfe, wollten selbst von den wärmsten Freunden der Bahnen nur die wenigsten glauben. Wie die Mainzer Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1861 beinahe prophetisch ausführte[3], bilden die Wasserstrafsen „nicht nur die notwendige Ergänzung der Eisenstrafsen, sondern auch das einzige Gegengewicht gegenüber dem thatsächlichen Monopol derselben. Der Handel sucht für die grofsen Transportmassen stets die Wasserstrafsen auf, und die Eisenbahnen werden so wenig im stande sein, den Güterzug zu ihrem Alleinbesitz zu machen, dafs vielmehr umgekehrt die durch Ausbildung des Eisenbahnnetzes erhöhte Produktion die Anlage von künstlichen Wasserstrafsen für den Transport der Rohmaterialien neben den Eisenbahnen hervorruft."

Wollte man diese Entwicklung nicht länger hemmen und verlangsamen, so mufste man auf die Erhebung der Zölle möglichst bald verzichten. Dafs dies ein wirksames Mittel zur Hebung des geschwächten Rheinverkehrs war, hatte man 1851 gesehen, wo sogleich nach Minderung der Abgaben sich der Verkehr aus den Niederlanden mehrte und viele Güter, die früher auf der Eisenbahn befördert wurden, sich nunmehr wieder der Wasserstrafse zuwandten[4]. Aber die Erleichterung von 1851 war noch nicht durchgreifend genug gewesen, hatte auch bei der örtlich verschiedenen Handhabung der Erhebung natürlich nicht einheitlich auf allen Strecken wirken können. Betrug doch beispielsweise der Rheinzoll von Gütern 1854 für die Transporte der beiden preufsischen Dampfschiffahrtsunternehmungen 28537 Rthlr., für den Verkehr der Düsseldorfer Gesellschaft allein im Jahre 1855 noch 12000 Rthlr., die von den Versendern als Zuschlag zur Wasserfracht zu ersetzen waren[5], wobei der Zuschlag freilich in manchen Fällen

---

[1] Vgl. die eingehende Darstellung bei Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 176—214. Auch die Dampfschiffahrtsbetriebe auf Neckar und oberer Donau wurden immer weniger lohnend.

[2] Vgl. beispielsweise Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846.

[3] Handelskammer zu Mainz S. 46, 47.

[4] Vgl. Jahresbericht 1851 S. 15.

[5] Vgl. Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856 und Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 14, 15, Anlagen 1b, c, d.

die Fracht selbst überstieg. Und dabei trat die Belastung der Güterschiffahrt gerade bei diesen beiden Gesellschaften weniger grell hervor, weil ihre Transporte sich viel innerhalb Preufsens und Hollands in den vom Rheinzoll befreiten Grenzen bewegten. Noch schmerzlicher wurde die Rekognitionsgebühr empfunden, die namentlich die Personendampfschiffahrt wegen ihrer Schnelligkeit und der Gröfse der durchlaufenen Strecken in einem Mafse traf, das man bei ihrer ursprünglichen Festsetzung kaum vorgesehen oder beabsichtigt hatte[1]. Die Ausgabe an Rekognitionsgebühren der Kölner und Düsseldorfer Unternehmung betrug beispielsweise im Jahre 1854 zusammen 15 733 Rthlr., die der Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein allein belief sich 1855 auf 6800 Rthlr. oder mehr wie $1^5/_6$ % der ganzen Einnahme und beinahe $1^1/_2$ % vom Geschäftskapital[2]. $1^1/_2$ % Jahresrente für Steuerauflage von den blofsen Schiffskörpern liefs sich vielleicht verteidigen in einer Zeit, da die Personendampfschiffahrt auf dem Rhein gleichsam ohne Konkurrenz war, aber nicht mehr, nachdem der immer schärfer werdende Wettbewerb der Eisenbahnen dieses Monopol längst gebrochen hatte[3].

Obwohl alle diese nicht von der Hand zu weisenden Erwägungen immer mehr an Boden gewannen, und selbst im Schofse der Centralkommission seit 1852 wiederholt der Wunsch nach weiteren Erleichterungen der Rheinzölle immer dringlicher laut ward, begnügte man sich zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst noch mit geringfügigen Änderungen in der Klassifikation der Waren[4]. Erst 1855 wurden bei der Centralkommission ernstliche Verhandlungen wegen einer weiteren allgemeinen Ermäfsigung der Abgaben angeknüpft[5],

---

[1] Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 15—18. Etwas weniger wurde die Schleppdampfschiffahrt durch die Rekognitionsgebühr beschwert, obschon auch sie vielfach über deren Erhebung zu klagen hatte. Vgl. Denkschrift des Verwaltungsrats des Mainzer Schleppdampfschiffahrtsvereins von 1856 S. 7.

[2] Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt Anlagen 2 a, b, c, d; Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856. Zu diesen Summen kamen dann aufserdem das in Bausch und Bogen mit 15 Centnern angesetzte Octroi auf Passagiereffekten, wie es damals immer noch in Mannheim, Mainz und Kaub erhoben wurde und die nicht unbeträchtlichen Brückendurchlafsgebühren. Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 19—21, Anlagen 3 a, b, c, 4.

[3] Wie sehr sich die Verhältnisse damals zugespitzt hatten, zeigt die eingehende Zusammenstellung der Dampfschiffahrts-, Schleppschiffahrts- und Segelschiffahrtsfrachten, einschliefslich der zur Erhebung kommenden Rheinzölle, und der Transportkosten von Gütern auf den mit dem Rhein konkurrierenden Eisenbahnlinien in Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 11—14 und Anlagen 5—8.

[4] Vgl Jahresbericht 1854 S. 3; 1855 S. 18.

[5] Vgl. Jahresbericht 1855 S. 19; 1859 S. IX; Denkschrift der Grofsh. bad. Regierung vom Januar 1859 (Rheinzölle S. 1); Denkschrift

die endlich nach fünf Jahren, als es immer durchsichtiger wurde, daſs mit Beseitigung oder Beibehaltung der altherkömmlichen Belastungen die Rheinschiffahrt unter den neuen Verhältnissen stehen oder fallen werde, zu einem Resultate führten. Nach Beschluſs einer zu Karlsruhe tagenden Konferenz, auf der sämtliche deutsche Rheinuferstaaten vertreten waren, wurde am 12. Dezember 1860 vereinbart[1], daſs unter Aufrechterhaltung aller bisherigen Befreiungen vom 1. März 1861 an von den auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinaus beförderten, der ganzen und der Viertelgebühr des Rheinzolles unterworfenen Gegenständen, Bau- und Nutzholz jedoch ausgenommen, sowohl in der Berg- als in der Thalfahrt:

a) für die beziehungsweisen Anteile Badens, Bayerns, Preuſsens an der Rheinzollerhebung nur $^1/_{10}$ des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr,

b) für die Anteile Hessens und Nassaus nur $^1/_6$ desselben Normalsatzes erhoben werden solle.

Der Rheinzoll sank dadurch bei denjenigen Gütern, die der vollen Gebühr unterlagen, für die ganze über 80 Meilen lange Strecke von der Lauter bis Emmerich auf 20,59 Centimes oder 5 Kr. 3 Pfg. pro Zollcentner, betrug mithin 23,94 Centimes weniger als die seitherige Viertelsgebühr der Bergfahrt und 9,06 Centimes weniger als die bisherige Viertelsgebühr der Thalfahrt. Der Zoll war damit in der ganzen Gebühr, womit die bisherige Viertelsgebühr verschmolzen war, auf $^1/_8$ des konventionsmäſsigen Satzes der vollen Gebühr der Bergfahrt und annähernd auf $^1/_6$ desjenigen für die Thalfahrt herabgesunken. Wie merklich dadurch die Einnahmen der betreffenden Uferstaaten zurückgingen, zeigt eine Vergleichung der Zolleingänge von 1861 und 1860[2].

---

der Groſsh. hess. Regierung vom Juni 1859 (Rheinzölle S. 85); Bemerkungen der Groſsh. bad. Regierung vom September 1859 zur hess. Denkschrift (Rheinzölle S. 61); Protokolle der deutschen Rheinuferstaaten vom 16. November 1859 (Rheinzölle S. 123); Antrag, gestellt im Februar 1860 im preuſs. Abgeordnetenhause, betr. der Rheinzölle und des Lotsenzwangs (Rheinzölle S. 135).

[1] Jahresbericht 1860 S. VI, VII. Vgl. Tabelle S. 320, 321.

[2] Infolge einer unter den Regierungen der Mainuferstaaten getroffenen Übereinkunft vom 16. Mai 1861 fand eine der Herabsetzung der Rheinschiffahrtsgebühren entsprechende Ermäſsigung der Mainschiffahrtsabgaben statt, welche seit dem 1. August 1861 in Kraft trat. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XV und Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 215 ff. Die Neckarschiffahrtsabgaben sind im Jahre 1861 durch badische Verordnung vom 20. Februar 1861 ebenfalls bedeutend ermäſsigt worden. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XV. Auf dem Donau-Mainkanal ist seit dem 16. März 1861 infolge Beschlusses der königl. bayr. Regierung eine Ermäſsigung der Schiffahrtsabgaben eingetreten, nach welcher die Güter, von denen früher 0,2 Kreuzer pro

Die Zolleinnahmen im Jahre 1861 betrugen gegen 1860[1]

bei dem Rheinzoll-erhebungsamte	mehr frs.	mehr cts.	weniger frs.	weniger cts.
Alt-Breisach	—	—	815	67
Strafsburg	212	76	—	—
Neuburg	—	—	588	49
Mannheim	—	—	74 636	68
Mainz	—	—	111 874	74
Kaub	—	—	245 291	66
Koblenz	—	—	156 291	68
Emmerich	—	—	386 822	69
Bei den preufsischen Binnenämtern	—	—	3 340	74
Im ganzen weniger			979 449 frs.	59 cts.

Diesen bedeutenden Ermäfsigungen des Rheinoctroi folgten im Jahre 1862 als weitere der Schiffahrt dargebotene Befreiungen und Erleichterungen die Aufhebung der Durchlafsgebühren an den auf dem Rhein bestehenden Schiffbrücken und die Möglichkeit der Vorausbezahlung der Abgaben für weitere Strecken[2]. Damit war das vom Handels- wie Schifferstande erstrebte Ziel der völligen Beseitigung der Rheinzölle wieder etwas näher gerückt, und die wohlthätige Rückwirkung all dieser Mafsregeln auf den Betrieb der Schiffahrt wurde allgemein und dankbar anerkannt[3].

Freilich durfte man auf dem einmal beschrittenen Weg nicht mehr stehen bleiben. Während jedoch die im Jahre 1863 gepflogenen Verhandlungen[4] über Versetzung sämtlicher Gegenstände der zweiten Gebührenklasse in das Verzeichnis der zollfreien Gegenstände erfolglos blieben, gelang es nach Beendigung der ausgebrochenen Zollvereinskrisis gelegentlich der Erneuerung der Vereinsverträge, Nassau und Hessen-Darmstadt zu der von den übrigen Staaten gewünschten weiteren Herabsetzung der Rheinzölle zu bestimmen. Am 12. Oktober 1864 einigten sich die deutschen Rheinuferstaaten über folgende allgemeine Ermäfsigung der auf ihren Stromstrecken zur Erhebung gelangenden Rheinschiffahrtsabgaben[5]:

Centner erhoben wurde, nur einer Abgabe von 0,15 Kreuzer unterworfen waren. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XVI. Auf der Mosel sind die Schiffahrtsabgaben seit dem 1. Oktober 1862 gänzlich beseitigt. Vgl. Jahresbericht 1862 S. X.

[1] Die Tabelle ist entnommen: Jahresbericht 1861 S. X.

[2] In welchem Umfang von der seit dem 1. Juli 1862 eingeführten Freiheit der Vorausentrichtung der Schiffahrtsabgaben Gebrauch gemacht wurde, erhellt aus den in den Jahresberichten 1862 S. IX, X; 1863 S. X gegebenen Übersichten. Vgl. auch 1864 S. X; 1865/66 S. IX.

[3] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 47.

[4] Vgl. Jahresbericht 1863 S. IX.

[5] Vgl. Jahresbericht 1864 S. IX.

Die Abänderungen des Rheinzollt

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft wurden und nicht

Für die Rheinstrecke von	Für die Rheinstrecke bis	Bei der Fahrt Abwärts an der Zollstelle zu	Nach der Konvention von 1831 Cts.	Nach der Konvention von 1831 Mill.	Nach dem Supplementartikel XVI 1844 Cts.	Nach dem Supplementartikel XVI 1844 Mill.	Nach Kontion Z… ver… sta… von Cts.
der bad.-franz. Grenze	Breisach	Breisach	13	90	12	01	—
Breisach	Strafsburg	Breisach	12	90	15	17	—
Strafsburg	Neuburg	Strafsburg	15	16	—	—	—
Strafsburg	zur Lauter	Grofse Rheinbrücke zu Strafsburg	—	—	14	49	—
Von der Lauter	Neuburg	Neuburg	—	—	—	47	—
Neuburg	Mannheim	Neuburg	22	52	23	51	11
Mannheim	Mainz	Mannheim	18	76	18	24	16
Mainz	Kaub	Mainz	8	95	10	—	10
Kaub	Koblenz	Kaub	10	70	9	39	6
Koblenz	Andernach	Koblenz	5	50	4	46	2
Andernach	Linz	Andernach	3	10	3	51	1
Linz	Köln	Linz	11	80	12	05	6
Köln	Düsseldorf	Köln	11	60	11	63	5
Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	7	40	7	52	3
Ruhrort	Wesel	Ruhrort	7	30	7	04	3
Wesel	niederl.-preufs. Grenze	Wesel	10	30	10	74	5
		Wenn auf dem Lek abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu					
Lobith	Vreeswyk	Lobith	12	—	13	51	—
Vreeswyk	Krimpen	Vreeswyk	7	—	5	73	—
		Wenn auf der Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu					
Lobith	Tiel	Lobith	11	—	11	—	—
Tiel	Gorcum	Tiel	8	—	8	24	—

n Jahren 1831—1866.

weise geringer belegt waren, wurde für den Centner an Rheinzoll erhoben:

der ein- ft 1 0	Nach der Überein- kunft von 1864		Aufwärts an der Zollstelle zu	Bei der Fahrt: Nach der Kon- vention von 1831		Nach dem Supple- mentar- artikel XVI 1844		Nach der Konven- tion der Zoll- vereins- staaten von 1851		Nach der Überein- kunft von 1860		Nach der Überein- kunft von 1864	
ill.	Cts.	Mill.		Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.
—	—	—	Breisach	20	90	18	5	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Strafsburg	19	40	22	81	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Neuburg	22	80	—	—	—	—	—	—	—	—
			Grofse Rhein- brücke zu										
—	—	—	Strafsburg	—	—	21	79	—	—	—	—	—	—
7	—	7	Neuburg	—	—	—	70	—	35	—	7	—	7
54	3	54	Mannheim	33	87	35	36	17	68	3	54	3	54
25	2	74	Mainz	28	21	27	42	17	50	4	25	2	74
33	1	50	Kaub	13	45	15	3	10	2	2	33	1	50
84	1	41	Koblenz	16	9	14	11	8	12	1	84	1	41
67	—	67	Andernach	8	30	6	70	3	35	—	67	—	67
53	—	53	Linz	4	70	5	27	2	63	—	53	—	53
81	1	81	Köln	17	70	18	12	9	6	1	81	1	81
75	1	75	Düsseldorf	17	40	17	49	8	75	1	75	1	75
13	1	13	Ruhrort	11	10	11	31	5	65	1	13	1	13
6	1	6	Wesel	11	—	10	59	5	30	1	6	1	6
61	1	61	Emmerich	15	50	16	15	8	7	—	61	1	61
			Wenn auf dem Lek aufwärts gefahren wird, an der Zoll- stelle zu										
—	—	—	Vreeswyk	18	—	20	30	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Krimpen	10	—	8	61	—	—	—	—	—	—
			Wenn auf der Waal auf- wärts ge- fahren wird, an der Zoll- stelle zu										
—	—	—	Tiel	16	—	16	53	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Gorcum	12	—	12	38	—	—	—	—	—	—

1. in Bezug auf die Rekognitionsgebühr, daſs vom 1. Januar 1866 an von allen auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinausfahrenden, der Schiffsgebühr unterworfenen Schiffen nur die Hälfte der Sätze des ursprünglichen Tarifes erhoben werden solle, was namentlich für die Dampfschiffe von Belang war,

2. bezüglich des Warenzolls, daſs von dem erwähnten Zeitpunkte an auf der angegebenen Stromstrecke und darüber hinaus von den der ganzen und der Viertelgebühr des Rheinzolls unterworfenen Gegenständen, Bau- und Nutzholz ausgenommen, sowohl in der Berg- wie in der Thalfahrt wie bisher von Baden, Bayern, Preuſsen, so auch von Hessen und Nassau nur ein Zehntel des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr gefordert werden solle.

Weniger einschneidend, aber immerhin fühlbar wirkte der Beschluſs, daſs vom 1. Januar 1865 an Eisen und Stahl, sowie deren Fabrikate aus der ersten in die zweite Gebührenklasse zu versetzen seien [1]. Übrigens betrug der ganze Rheinzoll in den beiden letzten Jahren seiner Erhebung 1865 und 1866 von der deutsch-niederländischen Grenze bis Mannheim nur noch 14,21 Centimes pro Centner.

Das Jahr 1866 legte den thatsächlichen Schluſsstein der ganzen Entwicklung. Nachdem der Bruderkrieg für Preuſsen, das sich stets als Vorkämpferin der Rheinbefreiung bewiesen hatte, glücklich ausgegangen war, wurden die süddeutschen Staaten genötigt, auf die letzten Reste [2] der Abgaben zu verzichten. Nassau, nächst Hessen der hartnäckigste Verfechter der Zollerhebung, schied ja überhaupt als selbständiger Staat aus der Gemeinschaft; Baden, Bayern, Hessen-Darmstadt erklärten sich in den Friedensverträgen vom 17., 22. August und 3. September 1866 bereit, die Erhebung der Rheinzölle mit Beginn des Jahres 1867 völlig einzustellen [3].

Die in den Verträgen von 1866 vollzogene Aufhebung der Rheinschiffahrtsabgaben konnte sich selbstredend nur auf die den Frieden schlieſsenden Staaten ausschlieſslich gehörende Rheinstrecke beziehen. Es blieben deshalb auch die beiden Rheinzollerhebungsämter Straſsburg und Alt-Breisach von dieser Aufhebung vorläufig ausgeschlossen, deren Bruttoeinnahmen sich beispielsweise 1868 noch insgesamt auf 1713 Francs 23 Centimes beliefen [4]. Aber auch ihnen war nur noch eine kurze Daseinsfrist zugemessen. Noch 1868 wurde unter sämtlichen

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1864 S. X.

[2] Über die seither noch verbliebenen Abgaben vgl. Tabelle 320, 321. Dieselbe ist zusammengestellt nach den Angaben bei Martens. Nouveau recueil de traités IX S. 304; Jahresbericht 1844 S. 41; 1851 S. 3; 1860 S. VII; 1864 S. X.

[3] Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. IX; Kaadt, Die Rheinzölle.

[4] Vgl. Jahresbericht 1866/67 S. X; 1867/68 S. IX.

Rheinuferstaaten ein neuer Vertrag abgeschlossen, in welchem die Rheinschiffahrtsakte von 1831 einer Revision unterzogen ward, „da ein Teil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entspreche, wie schon die zahlreichen im Laufe der Zeit vorgenommenen Abänderungen und Ergänzungen andeuteten“. So kam am 17. Oktober 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsakte zu stande, welche die völlige Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer hinein für Fahrzeuge aller Nationen versprach und erklärte, dafs vom 1. Juli 1869 an irgendwelche Abgaben, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, weder von Schiffen oder deren Ladungen, noch von Flöfsen erhoben werden dürfen. Feierlich wurde die endgültige Beseitigung der Rheinzölle dann nochmals durch die deutsche Reichsverfassung gewährleistet, die im Artikel 54 ausdrücklich bestimmte, dafs auf allen natürlichen Wasserstrafsen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs dienen, erhoben werden dürfen.

Was einst die Kapitularien des fränkischen Reiches wollten, was die kämpfende Gewalt der Kaiser, die Friedensschlüsse und Zollkongresse von Jahrhunderten erstrebten, nach tausendjährigem Ringen war es endlich erreicht. Die beiden Grofsmächte, die auf den Trümmern der früheren Kleinstaaten am Rhein Land gewannen, haben die lang umstrittene Aufgabe glücklich gelöst. Frankreich durfte in seiner Glanzzeit am Ausgang des 18. Jahrhunderts die ersten erfolgreichen Mafsnahmen zur Rheinbefreiung treffen. Preufsen hat mit Erlangung des Übergewichts am Rhein nach 1815 seine Erbschaft angetreten. In zäher Beharrlichkeit, in jahrzehntelangem Ringen mufste es die Reibungen, den Widerstand des übrigen Deutschlands überwinden, ehe es zum Ziele gelangte. Durch Schaffung des freien Verkehrs, wie durch Gründung des Zollvereins hat es eine volkswirtschaftliche Probe abgelegt, die ihm die Gunst seiner westlichen Landesteile verschaffte, hat es das Fundament errichtet für die seitdem erfolgte Verschiebung aller Verhältnisse, für den grofsen industriellen Aufschwung der Rheinlande gegen Ende des 19. Jahrhunderts.

Fünftes Kapitel.

Allgemeine Verkehrsentwicklung auf dem Rhein in den Jahren 1831—1868.

§ 19.

Es erübrigt noch, zu betrachten, wie sich die allgemeine Verkehrsentwicklung seit Durchführung der Wiener Beschlüsse und Beginn der Korrektionen gestaltete, die den Rhein zu einem der vorzüglichsten Wasserwege der Erde werden liefsen. Wenn es auch aufserhalb des Rahmens dieser Arbeit liegt, die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert vollauf zu würdigen, eine Aufgabe, die nur in Verbindung mit der Schilderung des ganzen Rheinhandels in dieser Zeitspanne wirklich zu lösen wäre, so mufs doch wenigstens in grofsen Zügen eine Vorstellung von den Verkehrsmassen gegeben werden, die der Rheinstrom unter den neugeschaffenen Verhältnissen zu bewältigen vermochte. Wir müssen ein Bild von den thatsächlichen Geschehnissen unter dem wechselnden Einflufs der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Prozesse gewinnen und zusehen, wie weit der Rhein dank ihnen den Aufgaben genügen konnte, die ihm nach seiner geographisch-politischen Lage im Rahmen der Verkehrsentwicklung zufielen. Gemäfs seines Laufes ist er ja seit Alters die wichtigste Durchgangsstrafse von der Nordsee zu dem Herzen Europas und zugleich ein nicht zu übertreffendes Verkehrsmittel für die wirtschaftlich, besonders industriell hochentwickelten südwestdeutschen Landstriche. Aber erst im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Voraussetzungen geschaffen, die es ermöglichten, ihn zu seinen natürlichen Aufgaben vollauf heranzuziehen.

Die zuverlässigsten Zahlen für die Stärke des Rheinverkehrs seit 1831 finden sich in den Notizen und Tabellen der Jahresberichte der Centralkommission. Wenn die dortigen Aufstellungen auch zum Teil an Ungenauigkeiten leiden und

mit denselben Unvollkommenheiten kämpfen, an denen noch heute die Reichsstatistik des Flufsverkehrs krankt, so geben sie doch eine in ihrer Art einzige, Jahrzehnte umfassende Übersicht aller amtlichen und privaten, zu vorgesehenem Zweck gesammelten Aufzeichnungen über Rheinschiffahrtsverhältnisse. Das aus ihnen gewonnene Bild ist den folgenden Ausführungen in der Hauptsache zu Grunde gelegt.

Die Rheinschiffahrt stand zu Beginn des zweiten Drittels des vergangenen Jahrhunderts unter dem Zeichen der soeben vollendeten Zollregelung und all der übrigen endlich in Vollzug gesetzten Beschlüsse der Wiener Kongrefsakte. Lebhaft unterstützt wurde ihre aufsteigende Bewegung durch die Einführung der Dampfschiffahrt, die nicht nur den Stückgutverkehr günstig beeinflufste und eine starke Steigerung der Personenbeförderung hervorrief, sondern auch die Segler, zunächst noch ohne ihnen ernstlich Abbruch zu thun, zur Verbesserung und Beschleunigung ihrer Fahrten anregte[1]. An der Verkehrszunahme waren freilich nicht alle Häfen und Strecken in gleicher Weise beteiligt[2]; es blieb unverkennbar, dafs einzelne Plätze unter Einwirkung besonderer Umstände, zum Beispiel Köln und Mainz infolge Verlusts des seither bewahrten Umschlagsrechtes, mit ihren Verladungen verhältnismäfsig im Rückgang begriffen waren. Aber im allgemeinen ist nach 1831, dank den gewährten Erleichterungen, eine aufstrebende Entwicklung des Rheinverkehrs deutlich bemerkbar.

Auch in den späteren Jahrzehnten verursachten die Beseitigung verbliebener Fesseln, die Minderung der erhobenen Zollsätze meist unverzüglich eine stärkere Inanspruchnahme der Fahrstrafse, wie dies der Aufschwung des Güterverkehrs 1851—52 nach Durchführung der Zollreform von 1851 und die stärkere Verschiffung von Handelsgut nach der Ermäfsigung der Abgaben vom 1. März 1861 deutlich erweisen[3].

---

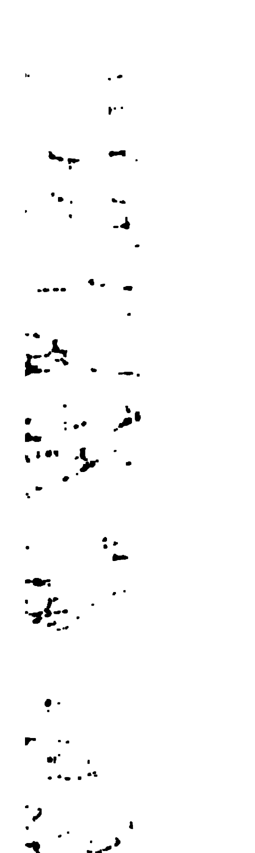
[1] Vgl. Bemerkung im Jahresbericht 1840 S. 15.

[2] Vgl. zum folgenden Tabelle S. 331—333.

[3] Vgl. Jahresbericht 1850 S. 15; 1851 S. XV; 1861 S. I, XI. Es wurden trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse an Gütern, die Ermäfsigungen erhalten hatten, bei den Rheinzollämtern abgefertigt:

		Mainz Ctr.	Emmerich Ctr.
Bier	1860	39 452	31 046
	1861	52 288	34 387
	1861 mehr	12 836	3 341
Maschinen und Maschinenteile	1860	19 921	35 061
	1861	47 218	75 609
	1861 mehr	27 297	40 548

Weitere Angaben für Gewürze, Öl etc. finden sich im Jahresbericht 1861 S. XII.



. und billigen Fra
n-rhin blieb wenig
-- fse Güterzug. d
Getreide und St
in der Hauptsa
Erst seitdem wurde
. -er Eisenbahnen

berührten rechtli
F rtbildung des rh
deren Faktoren a
rg des Güterzugs
doch zahlreiche
che wurden beisp
sserstands- und Wi
eich die Korrektion
auf einzelnen Stre
Wirkung doch imm
beschränkt, wäh
e nur wenig be
mehr nach Tempera
sgang, bei Hochflut
asser nach Beendig
unpassierbar werd
samtem Tempo und

mission geben jedes
asserstandsverhältniss
Selbst in einem als
höchste und

Stockungen machten sich daher auch in wasserreichen Jahren unliebsam bemerkbar. Beispielsweise war der Verkehr von 1854 sehr befriedigend, würde aber, wie die Centralkommission bemerkt, wohl noch gröfser gewesen sein, wenn nicht das Niederwasser in mehreren Monaten des Jahres eine empfindliche Störung der Schiffahrt zur Folge gehabt hätte[1]. Den dadurch verursachten Aufenthalt empfand man um so unangenehmer, als mit Eintritt der gedachten Verzögerungen die konkurrierenden Eisenbahnlinien stärker in Anspruch genommen wurden, so dafs in Köln das vorhandene rollende Material zur Bewältigung des vermehrten Andrangs nicht ausreichte. In solchen Momenten machte sich dann das Verlangen entschieden bemerkbar, dafs man wenigstens das Menschenmögliche thue und die dringend nötigen Regulierungsarbeiten beschleunige, um die Benutzung einer der wasserreichsten Fahrstrafsen Europas nicht länger unnötig zu erschweren.

Am schlimmsten wurde es, wenn schlechter Wasserstand mit politischem Wirrsal und ökonomischen Verlegenheiten zusammenfiel, wie dies bei der schweren Wirtschaftskrisis von 1857 der Fall war, wo der Rückschlag im Rheinverkehr, den der in der Handelswelt ausgebrochene Geldmangel, die Unlust zu Spekulationen verursachte, noch durch den Wassermangel in den letzten Monaten des Jahres verstärkt wurde, der zeitweise eine völlige Unterbrechung der Schiffahrt zur Folge hatte[2].

Schon ein Jahrzehnt früher wurde der Aufschwung, den die Rheinschiffahrt seit 1831 genommen hatte, durch die politischen Unruhen der Revolutionsjahre und die mit ihnen zusammenhängende wirtschaftliche Krisis völlig gehemmt[3]. Handel und Industrie kamen in sehr gedrückten Zustand, da die Zeitumstände nicht danach angethan waren, angeknüpfte Verbindungen zu erweitern oder neue Unternehmungen zu begünstigen. Die Transporte auf dem Rhein beschränkten sich 1848 auf die nächsten und notwendigen Bedürfnisse, zumal es selbst unter den Schiffern gärte, und an mehreren Orten Schiffszieher, Halfterer, Hafenarbeiter die Dampfschlepper, die ihnen ihre Einkünfte schmälerten, thätlich angriffen, so dafs Kapitäne und Steuerleute sich energisch wehren mufsten[4]. Selbst der Transport des Heizmaterials, der Steinkohlen, war weit weniger lebhaft, da sich der Absatz infolge des Stockens vieler bedeutenden Fabriken, sowie wegen Herabgehens der Holzpreise und Milde des Winters 1847 vermindert hatte. In

[1] Vgl. Jahresbericht 1854 S. 20.
[2] Vgl. Bemerkungen der Jahresberichte 1857 S. I; 1858 S. I.
[3] Vgl. Jahresbericht 1848 S. 1, 11.
[4] Vgl. Jahresbericht 1848 S. 4 und oben S. 261.

einzelnen Häfen z. B. in Ludwigshafen nach der Beschiefsung vom 15. Juni, wurde der Verkehr noch 1849 zeitweise völlig gestört [1]. Am genannten Platze waren 3 Lagerhäuser und sämtliche Güterschuppen der Hafenanstalt niedergebrannt und die übrigen Gebäude des Ärars derart beschädigt worden, daſs selbst nach Einrichtung der erforderlichen Notlager der Abfertigungsdienst leiden muſste.

Überhaupt waren 1849 die Nachteile des vergangenen Jahres noch bei weitem nicht überall ausgeglichen [2], obschon der Verkehr im allgemeinen wieder mehr Leben zeigte, da nach den überwundenen Einschränkungen eine stärkere Nachfrage nach fast allen Waren eintrat. Die Revolution in Baden und in der Pfalz, die fortdauernde Unsicherheit der politischen Zustände lieſsen das so sehr erschütterte Vertrauen nur langsam wieder erstarken; vielfach beschränkte man sich noch immer auf den augenblicklichen Bedarf. Der Rhein blieb natürlich von diesen allgemeinen Stockungen nicht unberührt, wenn es seinem Verkehr auch zu gute kam, daſs infolge der reichen Ernte groſse Getreidemengen transportiert werden muſsten, Wein und Holz mehr gesucht waren als im Vorjahre, und in den Fabriken wiederum eine gröſsere, die Schiffahrt befördernde Thätigkeit herrschte. Ja auf dem Oberrhein bei Straſsburg war der Verkehr sogar bedeutender, als man erwarten durfte, da durch die Revolution in Baden, besonders durch die Einschlieſsung der Festung Rastatt, derselbe für einige Zeit von den badischen Eisenbahnen weg nach der Rheinstraſse gedrängt wurde, was sich die von der Frankfurter Dampfschiffahrtsgesellschaft neu errichtete, sehr thätig betriebene Schleppschiffahrt zwischen Straſsburg, Rotterdam und Amsterdam sofort zu nutze machte.

Die Achtundvierziger Jahre liefern den schlagendsten Beweis, wie auch die Entwicklung der Rheinschiffahrt, ganz abgesehen von der Einwirkung der ihr eigentümlichen Verhältnisse und Ursachen, in letzter Linie stets durch die allgemeine politische und volkswirtschaftliche Lage bedingt wird. Selbst örtlich fern liegende politische und kriegerische Verwicklungen machten sich bei der Ausdehnung, die der Weltwirtschaftsbetrieb im 19. Jahrhundert genommen hatte, sofort am Rhein fühlbar, wie die Verkehrsstockung nach Ausbruch des amerikanischen Bürgerkriegs 1861 deutlich erkennen läſst [3]. Die mit den Kriegsereignissen des neuen Erdteils verbundenen Störungen schädigten Industrie und Handel der Rheinlande, indem sie den Export der Fabrikate und Landesprodukte zu Wasser in hohem Grade beein-

[1] Vgl. Jahresbericht 1849 S. 9.
[2] Vgl. Jahresbericht 1849 S. 1, 9.
[3] Vgl. Jahresbericht 1861 S. XI; 1862 S. XV, XVI.

trächtigten. In welchem Maſse der amerikanische Krieg und die Erhöhung des amerikanischen Einfuhrzolls für europäische Erzeugnisse auf den Thalverkehr der Rheinschiffahrt einwirkten, zeigt am besten die Verminderung, welche die Hauptexportartikel bei der Thalreise erfuhren, und die sich 1862 noch fühlbarer als im vorhergehenden Jahre machte. Es wurden beispielsweise bei dem Rheinzollamte Emmerich zu Thal abgefertigt:

Tabak, fabrizierter .	1860	26059	Ctr.
	1861	3339	-
	1862	1516	-
Mineralwasser . . .	1860	69775	-
	1861	53275	-
	1862	50194	-
Kurzwaren	1860	18567	-
	1861	17533	-
	1862	16375	-

Auch die starke Abnahme der aus Amerika in groſsen Mengen rheinaufwärts eingeführten Güter läſst sich am besten durch ein paar Zahlen veranschaulichen.

Bei demselben Rheinzollamte Emmerich wurde zu Berg abgefertigt:

Baumwolle, rohe .	1860	450043	Ctr.
	1861	518282	-
	1862	284983	-
Pech und Harz . .	1860	251047	-
	1861	73204	-
	1862	38579	-
Tabak, roher . .	1860	120256	-
	1861	91801	-
	1862	72038	-
Terpentinöl . . .	1860	20678	-
	1861	12890	-
	1862	2117	-

Die Rückwirkung des amerikanischen Bürgerkriegs dauerte noch die ganzen nächsten Jahre an, in denen sie bis 1864 durch die später glücklich beseitigte Ungewiſsheit über die Erneuerung des deutschen Zollvereins und dessen künftige handelspolitische Stellung zum Auslande noch unliebsamer fühlbar wurde [1].

Im übrigen war die Zeit nach der Bewegung von 1848

[1] Vgl. Jahresbericht 1864 S. V. Vgl. noch über Einwirkung der politischen Verwicklungen von 1859 den Jahresbericht 1859 S. I und über den Rückgang des Personenverkehrs infolge der kriegerischen Ereignisse 1866, deretwegen der Dampfschiffahrtsdienst in den Monaten Juni, Juli, August auf der Strecke Bingen—Mannheim über drei Wochen eingestellt werden muſste, Jahresbericht 1865/1866 S. XVI.

der Entfaltung der Rheinschiffahrt nicht ungünstig. In dem ihr folgenden Jahrzehnt begann neben dem Handel die Industrie sich kräftiger zu entwickeln, der Eisenbahnbau hatte an Ausdehnung gewonnen, ohne noch ein zu schroffes Übergewicht geltend zu machen, und an den meisten rheinischen Orten wurde ein regeres wirtschaftliches Leben bemerkbar. Es ist daher nicht verwunderlich, dafs auch der Schiffahrtsverkehr in dieser Periode eine aufsteigende Bewegung zeigt, der erst durch die erwähnte Wirtschaftskrisis von 1857 ein Ende bereitet wurde, nachdem schon 1855, infolge der Teuerung der wichtigsten Lebensmittel und politischer Zeitumstände, eine allgemeine Einschränkung und damit Verkehrsabnahme fühlbar geworden war[1].

Überblicken wir nach dem Gesagten kurz die Entwicklung des rheinischen Gesamtverkehrs, wie er sich seit Durchführung der Schiffahrtsakte namentlich in den letzten 30 Jahren vor Beseitigung der Stromzölle gestaltete[2]. Am ehesten gewinnen wir von ihm eine Anschauung, wenn wir die Übersicht der in der Zeit von 1836 bis 1866 auf dem Rhein beförderten Güter betrachten, wie sie auf ihren Berg- und Thalfahrten die einzelnen Rheinzollämter passierten. Die nach den Angaben der Jahresberichte zusammengestellte Tabelle gewährt zugleich eine ungefähre Vorstellung, inwieweit die einzelnen Stromteile von dem Warenzuge in Anspruch genommen wurden[3].

In erster Linie bemerkenswert erscheint dabei der Niedergang der Schiffahrt auf dem Oberrhein. Der Fahrtenbetrieb auf dem Oberlauf des Flusses nimmt an dem allgemeinen Verkehrsaufschwung, wie er sich seit den dreifsiger Jahren feststellen läfst, in keiner Weise teil. Während die Güterbeförderung bei den übrigen Zollämtern bis zum Jahre 1854, wo sie eine Höhe erreicht, die in der nächsten Folgezeit wenig überschritten wird, mählich zunimmt, ist der Rückgang bei den Ämtern Alt-Breisach und Strafsburg unverkennbar. Der

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1855 S. 1.

[2] Für die Zeit von 1831 bis 1835 liefern die Jahresberichte keine Notizen.

[3] Die Zahlen der Tabelle S. 331—333 gelten für alle in Schiffen transportierten Waren, einschliefslich des darin beförderten Holzes. Nicht berücksichtigt ist dabei das geflöfste Holz. Die Übersicht ist zusammengestellt und berechnet nach den Angaben der Jahresberichte der Centralkommission für die Rheinschiffahrt. Für die Zeit von 1836 bis 1855 ist die „Summarische Übersicht" im Jahresbericht 1855 S. 173 zu Grunde gelegt, welche mit den Aufzeichnungen der älteren Berichte verglichen wurde. Offenbare Druck- oder Rechenfehler wurden an der Hand der früher gegebenen Zahlen verbessert; dagegen sind Abweichungen, welche aus ungenauen Aufnahmen herzurühren schienen, unberücksichtigt geblieben. Für die Zeit 1856—1858 sind die Zahlen entnommen Jahresbericht 1858 S. 132; für die folgenden Jahre den Berichten: 1859 S. 18; 1860 S. 18; 1861 S. 18; 1862 S. 18; 1863 S. 18; 1864 S. 18; 1865/66 S. 12.

Übersicht der in den Jahren 1836—1866 auf dem Rhein beförderten Güter.

Es passierten bei dem Rheinzollamte: in den Jahren	Altbreisach			Grofse Brücke zu Strafsburg			Neuburg		
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.
1836	21 075	91 650	112 725	59 471	57 647	117 118	279 400	147 014	426 414
1837	17 711	132 055	149 766	47 737	47 937	95 674	248 424	165 774	414 198
1838	1 609	56 660	58 269	19 121	43 633	62 754	261 020	219 745	480 765
1839	702	65 339	66 041	13 893	46 303	60 196	279 411	176 315	455 726
1840	140	41 118	41 258	11 871	44 724	56 559	278 037	169 399	447 436
1841	4 739	38 934	43 673	20 975	39 106	60 081	303 631	136 299	439 930
1842	4 766	48 843	53 609	18 641	43 892	62 533	360 886	211 101	571 987
1843	1 357	55 549	56 906	35 821	45 598	81 419	456 563	136 878	593 441
1844	30	50 983	51 013	24 863	23 132	47 995	364 923	127 945	492 568
1845	30	46 317	46 347	5 110	39 034	44 224	295 197	111 688	406 885
1846	134	27 547	27 681	1 480	68 851	70 331	329 588	106 992	436 580
1847	24	29 466	29 490	2 527	72 340	74 867	236 457	78 624	315 081
1848	35	26 870	26 905	1 800	154 686	156 486	92 935	36 373	129 308
1849	—	24 084	24 084	940	78 219	79 159	213 202	107 678	320 880
1850	—	22 530	22 530	680	83 573	84 253	236 160	77 010	313 170
1851	28	17 373	17 401	260	110 085	110 345	205 322	82 732	288 054
1852	—	16 890	16 890	680	119 627	120 307	300 185	59 283	359 468
1853	—	26 992	26 992	202	102 759	102 961	618 537	67 516	686 053
1854	8	33 052	33 060	600	164 284	164 884	497 754	110 020	607 774
1855	—	17 282	17 282	—	70 581	70 581	445 661	126 841	572 502
1856	—	13 500	13 500	—	104 465	104 465	112 417	151 707	264 124
1857	—	19 750	19 750	—	140 142	140 142	176 387	125 999	302 386
1858	—	10 472	10 472	—	269 245	269 245	31 151	308 115	342 266
1859	—	7 199	7 199	—	40 016	40 016	39 038	195 842	234 880
1860	—	3 935	3 935	—	15 831	15 831	47 111	95 574	142 685
1861	—	3 164	3 164	—	67 059	67 059	55 415	128 239	183 654
1862	—	2 305	2 305	—	77 630	77 630	63 847	180 656	244 503
1863	—	1 072	1 072	—	34 132	34 132	63 995	176 957	240 952
1864	—	965	965	—	49 910	49 910	43 023	555 094	598 117
1865	—	930	930	—	79 850	79 850	60 799	157 376	224 175
1866	—	444	444	—	27 440	27 440	21 603	153 744	175 347

der Entfaltung der Rhein
folgenden Jahrzehnt be
sich kräftiger zu entwi
dehnung gewonnen, c
geltend zu machen,
wurde ein regeres wi
daher nicht verwund
in dieser Periode ei
durch die erwähnte
reitet wurde, nachd
wichtigsten Lebens
allgemeine Einschr
bar geworden war

Überblicken
wicklung des rh
Durchführung d
30 Jahren vor
ehesten gewinn
die Übersicht d
beförderten Gü
Thalfahrten di
den Angaben
gewährt zugl
zelnen Strom
wurden[3].

In erster
gang der S
auf dem O
Verkehrsau
feststellen
beförderun
wo sie ein
überschritt
den Ämter

[illegible]	Mannheim Zu Berg	Mannheim Zu Thal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1849	632 619	1 344 4[illegible]	[illegible] 977 6[illegible]	[illegible]	2 4[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1850	1 175 735	1 675 618	2 851 053	5 492 131	3 511 876	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1851	931 107	1 891 084	2 822 191	5 870 426	2 263 623	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	1 016 563	2 419 842	3 436 405	7 563 070	2 536 281	10 069 361	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853	1 396 415	2 905 978	4 302 393	6 827 440	2 813 017	9 640 457	7 40[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	1 244 650	2 720 508	3 965 158	8 451 125	3 505 123	11 956 248	9 594 077	4 5[illegible]	[illegible]
1855	1 336 847	2 595 120	3 731 967	4 853 962	4 774 395	9 628 357	8 827 579	5 041 402	[illegible]
1856	654 696	4 551 200	5 205 896	7 583 806	7 148 779	14 732 585	8 832 813	7 901 997	16 751 [illegible]
1857	640 781	3 417 656	4 058 437	7 567 104	4 821 444	12 388 548	8 813 490	5 539 013	14 356 50[illegible]
1858	624 995	3 765 872	4 390 867	9 388 123	5 462 626	14 850 749	11 800 887	5 809 176	17 610 063
1859	879 270	3 200 875	4 080 145	8 339 303	5 121 780	13 461 083	10 624 926	5 494 710	16 119 641
1860	991 639	3 437 091	4 428 730	9 946 706	5 891 828	15 838 534	12 018 800	6 703 915	18 722 715
1861	936 418	3 197 611	4 134 029	10 281 250	6 407 465	16 688 715	12 387 070	7 037 906	19 424 976
1862	1 095 493	3 316 774	4 412 267	11 768 535	5 976 751	17 745 286			
1863	1 184 160	3 392 517	4 576 677	11 723 445	5 540 940	17 264 385			
1864	978 578	2 265 545	3 244 123	10 945 426	4 009 397	14 954 823			
1865	1 368 972	2 176 692	3 545 664	12 590 416	4 352 657	16 943 073			
1866	1 230 370	2 860 271	4 090 641	12 590 122	5 447 759	18 040 881			

Seit 1862 fanden in Kaub keine statistischen Erhebungen mehr statt (Vgl. Jahresbericht [illegible] S. [illegible])

[1] Vgl. [illegible]
[2] Für [illegible]
Notizen.
[3] Die Z[illegible]
portierten W[illegible]
rücksichtigt [illegible]
gestellt und [illegible]
kommission [illegible]
„Summaris[illegible]
welche mit [illegible]
Offenbar [illegible]
gebenen Zah[illegible]
ungenauen [illegible]
Für die Zeit [illegible]
S. 132; [illegible]
1861 S. 18[illegible]

Übersicht der in den Jahren 1836—1866 auf dem

Es passierten bei dem Rheinzollamte: in den Jahren	Koblenz			Emmerich			Neubu… Koblenz, Em…
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	
1836	1 628 032	1 458 333	3 086 365	1 755 379	4 829 948	6 585 327	17 933 050
1837	2 346 409	1 450 968	3 797 377	2 058 349	5 938 760	7 997 109	21 731 672
1838	2 849 101	1 553 340	4 402 441	2 371 557	6 096 657	8 468 214	20 214 200
1839	2 780 480	1 948 431	4 728 911	2 361 103	5 529 413	7 890 516	23 779 372
1840	3 263 793	2 567 082	5 530 875	2 560 448	5 076 827	7 637 275	25 348 320
1841	4 057 938	3 039 134	7 097 072	3 055 244	5 262 405	8 317 649	30 182 166
1842	3 744 248	2 739 655	6 483 903	3 381 259	4 631 113	8 012 372	29 412 515
1843	5 437 438	2 518 885	7 956 320	5 159 720	3 533 955	8 693 675	34 220 045
1844	5 338 504	2 649 139	7 987 643	3 672 566	3 462 685	7 135 051	32 590 569
1845	5 911 552	9 590 978	9 502 520	3 240 725	5 225 000	8 465 725	37 009 631
1846	6 711 655	3 447 743	10 159 398	5 745 556	4 924 609	10 670 165	42 232 594
1847	8 611 386	3 238 950	11 850 336	6 150 912	5 131 262	11 282 174	44 070 323
1848	6 216 780	3 202 723	9 419 503	2 951 493	5 632 058	7 983 551	35 713 341
1849	5 462 643	3 737 683	9 200 326	3 114 602	6 328 856	9 443 458	36 262 912
1850	6 647 943	5 258 133	11 906 076	3 473 630	7 989 775	11 463 405	46 994 701
1851	6 979 705	4 229 506	11 209 211	4 681 551	6 842 839	11 524 390	44 205 339
1852	8 890 789	4 346 951	13 237 740	6 375 239	7 916 323	14 291 562	53 567 421
1853	7 400 390	4 888 194	12 288 584	4 904 245	8 342 753	13 246 998	51 406 878
1854	9 650 183	6 551 911	16 453 468	5 867 550	11 047 979	16 915 529	64 075 414
1855	9 008 298	7 273 614	16 281 912	5 404 575	10 759 614	16 164 189	60 335 831
1856	8 951 554	11 239 160	20 190 714	6 034 515	11 790 550	17 825 065	75 071 159
1857	9 105 183	7 601 846	16 707 029	6 297 175	9 126 890	15 424 065	63 396 860
1858	12 190 052	7 373 968	19 564 020	7 511 713	10 633 910	18 145 623	75 183 275
1859	10 639 493	8 240 728	18 880 221	5 223 750	11 832 508	17 056 258	69 879 443
1860	12 293 920	8 980 992	21 274 912	6 009 616	14 899 232	20 908 848	81 336 190
1861	13 332 044	9 308 139	22 640 183	6 301 502	16 472 968	22 774 470	85 916 250
1862	15 175 386	10 359 806	25 535 192	6 930 642	18 044 560	24 975 202	72 992 385
1863	15 055 079	10 638 603	25 692 682	5 950 996	19 579 121	25 530 117	73 340 017
1864	14 457 994	9 547 659	24 005 653	5 132 492	19 305 249	24 437 741	67 291 332
1865	16 584 281	11 597 371	28 181 652	5 798 231	21 651 975	27 450 206	76 425 550
1866	15 244 136	13 412 141	28 656 277	5 459 284	26 145 245	31 604 529	82 610 559

kleine Aufschwung, den die oberrheinische Schiffahrt nach Verwendung der Dampfmotoren nahm, wird in dem Momente gehemmt, als die Dampfkraft auch auf den Schienenwegen an den Ufern des Stromes zur Verwendung kommt. Nicht nur, dafs die kurze Zeit betriebenen Fahrten auf der Strecke Basel—Strafsburg bald völlig eingestellt werden, mindert sich auch langsam, aber stetig der Verkehr auf der Linie Mannheim—Strafsburg. Seit 1843 sind zu Alt-Breisach ganz vereinzelte Güterschiffe, seit 1848 auch zu Strafsburg wenige Frachtladungen bergwärts vorbeigekommen.

Dieselbe Erscheinung tritt, wenn auch weniger entschieden, bei dem Zollamte Neuburg zu Tage. Dagegen bildet sich Mannheim in jenen Tagen immer mehr zum Endpunkt der grofsen Rheinschiffahrt aus. In seinem Hafen werden die Güter auf die Bahnen überführt, mit deren Hilfe sie nach Süddeutschland, dem Elsafs und der Schweiz versendet werden.

Ganz anders als auf dem Oberlauf des Stromes stellt sich der Bergverkehr auf dem Mittel- und Niederrhein, wie die wachsende Steigerung der Verkehrsmassen zeigt, welche die Ämter Mainz, Kaub, Koblenz Jahr für Jahr stromauf passierten. Die Angaben für Emmerich weisen darauf hin, dafs kaum die Hälfte der verschifften Güter vom Rheindelta aufwärts kamen, dafs vielmehr der gröfsere Teil erst innerhalb der deutschen Grenzen in den niederrheinischen Häfen auf die Schiffsböden verpackt wurde.

Die Thalfahrten, an denen ebenfalls der Oberrhein verhältnismäfsig geringen Anteil hatte, waren im übrigen Stromgebiet in ebenmäfsiger Zunahme begriffen. Am stärksten wird dieselbe bei Emmerich erkennbar, wo die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet, die bei den übrigen Ämtern in den Zahlen der Bergreisen eingeschlossen sind, trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen, eine ausschlaggebende Rolle spielten.

Im allgemeinen darf man sagen, dafs die Schiffahrt auf dem Rhein unter dem Einflufs der Akte von 1831 und der späteren Abänderungen derselben im Laufe von 36 Jahren eine früheren Zeiten unbekannte, nie geahnte Bedeutung gewann, deren sich damals kein anderer europäischer Strom rühmen konnte und die nur, verglichen mit den Zahlen des ungeheuren Verkehrsaufschwungs am Ausgang des 19. Jahrhunderts, verhältnismäfsig gering erscheint. Die Ordnung und Freiheit des Verkehrs auf der ganzen schiffbaren Wasserstrafse bis in das Meer, die Aufhebung der Stapel- und Umschlagsrechte, die Verbesserung des Fahrwassers durch umfassende Flufs- und Uferbauten, die Einführung der Dampfschiffahrt übten eine mächtige Anziehung auf Handel und Gewerbe in der Nähe des Rheins aus, an dessen Ufern

mancherlei Industriezweige, Landwirtschaft und Bergbau mehr und mehr emporblühten. Die Gründung des deutschen Zollvereins, die zwischen den Staaten desselben und anderen Ländern abgeschlossenen Handelsverträge belebten die Rheinschiffahrt in dem Verhältnisse, in welchem die Einfuhr von überseeischen Rohstoffen, die Ausfuhr von Fabrik- und landwirtschaftlichen Erzeugnissen der Rheinlande, der Konsum von Kolonial- und anderen Waren wuchsen[1].

Die zahlreichen Häfen[2] des Rheins waren an der Steigerung des Verkehrs hinsichtlich des Umfanges ihrer Verladungen wie der Art und Richtung der von ihnen ausgehenden Fahrten sehr verschieden beteiligt. An die Spitze traten immer entschiedener die Plätze, die sich seit 1831 zu natürlichen Umschlagshäfen ausgebildet hatten, nachdem der Stapelzwang für Köln und Mainz verloren war. Die erste Stelle erstrebte Ruhrort, wo sich die Ausbeute des Kohlengebiets zur Versendung ansammelte und Mannheim, das, wie wiederholt bemerkt wurde, der Endpunkt für die in gröſserem Maſsstab betriebene Rheinschiffahrt werden sollte. Ihnen standen die alten Kulturstätten Köln, Frankfurt a. M.[3], zum Teil auch Mainz damals noch als ebenbürtige Faktoren zur Seite, ja sie waren ihnen, namentlich was die Verfrachtung des eigentlichen Handelsgutes im Gegensatz zu Rohprodukten und Massenartikeln anlangt, noch überlegen und wurden erst in späteren Jahrzehnten aus ihrer ausschlaggebenden Stellung verdrängt. Nur der Straſsburger Hafenverkehr lag bereits um die Mitte des Jahrhunderts völlig darnieder[4].

Den Haupthandelsplätzen folgten in gröſserem Abstande die zahlreichen kleineren Häfen, die für den Groſsverkehr erst in zweiter und dritter Linie in Betracht kamen.

Auf den rheinischen Schiffen waren in der Zeit von 1831—1866 Güter aller Art, einschlieſslich Bau- und Nutzholz, soweit dies nicht zu Flöſsen zusammengestellt wurde, verfrachtet. Die Landstraſsen kamen für die Beförderung von

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. V.

[2] Die Fortentwicklung der Polizeiordnungen in den einzelnen Häfen nach 1831 zu verfolgen, würde zu weit führen. Nach Durchführung der Rheinschiffahrtsakte erfuhren die früher geltenden Reglements sachentsprechende Abänderungen. Auch in den nächsten Jahrzehnten erlitten sie manche Wandlungen, namentlich was die Erhebung der Hafengebühren anlangt, die durchweg herabgesetzt wurden. Die derzeitigen Hafenordnungen für die wichtigsten Rheinorte finden sich zusammengestellt in Dienstordnung für den Rheinschiffer S. 27—112.

[3] Frankfurt a. M. kommt, wenn auch nicht direkt an der Rheinstraſse gelegen, doch seit alters für den Güterzug auf dem Strome als Verladeplatz in Betracht

[4] Der Straſsburger Verkehr hat erst seit der im Jahre 1892 erfolgten Eröffnung der dortigen Hafenanlagen einen neuen Aufschwung genommen.

Waren namentlich seit Einführung der Dampfschiffahrt nur soweit in Betracht, als Witterungsverhältnisse, politische Wirren die Benutzung des Rheinstroms ausschlossen, oder die hohen Flufszölle den Wasserweg für einzelne Artikel unrentabel erscheinen liefsen. Des öfteren geschah es auch nach 1831, dafs man sich für die abgabenbeschwerten Kaufmannsgüter nach anderen Transportwegen umschaute und möglichst nur die freigegebenen Massenartikel auf der Rheinstrafse belassen wollte.

Nach den verschiedenen Zollermäfsigungen wird daher eine allgemeine Verkehrszunahme erkennbar, von der sich ohne weiteres darthun läfst, dafs sie sich in erster Linie auf die jeweils von Abgaben befreiten Artikel erstreckte [1].

Von den wichtigeren Gütern, die für Berg- und Thalreisen auf dem Rhein ins Gewicht fielen, sind zunächst Getreide und Hülsenfrüchte zu nennen. Um 1830 setzte man noch alle Hoffnung auf die Ausfuhr agrarischer Rohprodukte. Deutschland war in Gefahr, in seinem Überflusse zu ersticken, so dafs man den Export von Getreide ab Mannheim nach Amerika für gewinnbringend erachten konnte. Und selbst Jahrzehnte später ist oft die in einzelnen Jahren stattgehabte Zunahme des Verkehrs bei den Thaltransporten auf die reichhaltigen Ernten im oberen Rheingebiet zurückzuführen, welche grofse Getreidesendungen nach den unteren Rheingegenden veranlassen [2].

Besondere Hervorhebung verdienen auch die Steinkohlen, deren Beförderung auf dem Rhein stromauf wie -ab namentlich während des letzten Jahrzehnts unserer Periode eine ganz enorme Steigerung erfuhr. Die wachsende Verwendung der Dampfmaschinen vermehrte das Bedürfnis nach Kohlenlieferung ins ungeheuere, zumal jene die in dem Feuermaterial enthaltenen Wärmeeinheiten nur bis zu 12 % ausnützen konnten [3]. In einem einzigen Jahre (1858) waren die Steinkohlentransporte auf dem Rhein um 4½ Millionen Centner gröfser geworden [4]. Unter den heimischen Kohlenprodukten beherrschten die Ruhrkohlen den Markt in steigendem Mafse. Während beispielsweise noch 1856 von der Ruhr 547 968 Centner Kohlen weniger als im Vorjahre bergwärts versendet wurden, da man die Steinkohlen von der Saar ihnen vielfach vorzog [5], hatten die Ruhrkohlen bereits 1860 ihr Verwendungsgebiet bedeutend ausgedehnt. Da sich ihre Qualität gegen früher gebessert hatte, und gleichzeitig ihre Preise herabgingen, konnten sie sich unter Benutzung der Rheinstrafse ihren Weg bis in die

[1] Vgl. z. B. Jahresbericht 1860 S. I, VIII.
[2] Vgl. z. B. Jahresbericht 1856 S. II.
[3] Vgl. G. Schmoller, Volkswirtschaftslehre I S. 213.
[4] Jahresbericht 1858 S. I.
[5] Vgl. Jahresbericht 1856 S. II.

Schweiz bahnen und namentlich in Bayern der dort seither bezogenen sächsischen Steinkohle lebhafte Konkurrenz machen [1]. In welchem Umfange sie sich in den folgenden Jahren der Rheinstrafse bediente, erhellt aus der Thatsache, dafs 1861 [2] nahe an 28 Millionen Centner Kohlen von Ruhrort und Duisburg in den Rhein gingen, 1863 über 31 Millionen Centner dieses Produktes zu Berg und Thal auf dem Rhein versandt wurden [3], und 1864 die Verfrachtung desselben schon auf 34 Millionen Centner gewachsen war [4]. 1867, dem ersten Jahre, in dem Schiffahrt und Flöfserei sich der vollen Abgabenfreiheit von der Lauter bis ins Meer erfreuten, wurden von den beiden genannten Häfen nahe an 40 Millionen Centner Kohlen auf dem Rhein verschifft. Von 6 Millionen Centner Gut, die im Hafen von Mannheim ankamen, waren ²/₃ Ruhrkohlen, und an 30 Millionen Centner, die auf dem Rhein die Station Lobith passierten, war die westfälische Steinkohle mit 65 % beteiligt [5]. Diese Zahlen würden noch höher sein, wenn nicht der lebhafte Eisenbahnbetrieb an beiden Ufern des Rheins neben vielen Handelsartikeln auch einen Teil der Massengüter in jenen Tagen an sich gezogen hätte.

Nächst den heimischen Bodenerzeugnissen und Steinkohlen kamen für die Verschiffung auf unserem Strome in Betracht: Eisen- und Stahlwaren (Stabeisen und Schienen), Tabak (roh und fabriziert), Wein, Roheisen, Eisenerze, Braunstein und gewöhnliche Steine. Nur bei der Bergfahrt finden sich in beträchtlicheren Mengen: Kolonialwaren (Kaffee, Zucker, Reis, Baumwollengarn, Öle aller Art, Pech und Harze, Seefische, Dünger, schwarze Erde und Gips. Bei der Thalfahrt fielen noch ins Gewicht: Baumwollenwaren, Drogueriewaren, Mineralwasser, Blei und Bleiwaren, Zink und Zinkwaren, Salz, Schwerspat, rauhe Quader, Bruch- und Lithographiesteine und Krapp [6].

Neben dem Güterverkehr war seit 1831 auch die Personenbeförderung auf dem Rhein, die namentlich von der Köln-Düsseldorfer und Niederländischen Gesellschaft gepflegt wurde und bei den gröfseren Salonbooten der beiden preufsischen Unternehmungen ausschliefslich in Betracht kam, in steter Zunahme begriffen. Ihre Entwicklung läfst sich um deswillen schwer verfolgen, weil die niederländische Dampfschiffahrts-

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1860 S. XII.
[2] Vgl. Jahresbericht 1861 S. III.
[3] Vgl. Jahresbericht 1863 S. V, XI.
[4] Vgl. Jahresbericht 1864 S. XII.
[5] Vgl. Jahresbericht 1866/67 S. V.
[6] Die Jahresberichte der Centralkommission enthalten umfassende Übersichten, aus denen hervorgeht, wie viel von den genannten und zahlreichen anderen Artikeln die einzelnen Zollämter passierten und in den verschiedenen Häfen verladen wurden.

reederei der Centralkommission die Angaben über ihren Betrieb vorenthielt und auch für eine Reihe kleinerer, zum Teil wieder eingegangener, zeitweise aber viel benutzter Unternehmungen[1] nur spärliche Notizen erhalten sind. Lückenlose Nachrichten sind nur für den Personenverkehr der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft vorhanden, welche allerdings einen Rückschlufs auf die Gesamtentwicklung des Personenverkehrs gestatten, da sie weitaus die meisten aller innerhalb des deutschen Rheingebiets beförderten Personen umfassen[2].

Die seit 1827 in Betracht kommende Preufsisch-Rheinische Gesellschaft dehnte ihre Fahrten, die sich 1831 aufwärts bis Mainz erstreckten, 1832 bis Mannheim und 1833 auch bis Kehl und Strafsburg aus, mufste aber die Fahrten 1855 auf dieser Strecke wieder einstellen, da sie sich nicht mehr als einträglich erwiesen. Die seit 1838 in Wettbewerb tretende Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, die ebenfalls zunächst nur bis Mainz fahren liefs, erweiterte 1843 den Dienst ihrer Boote bis Mannheim. 1853 kam dann die Geschäftsvereinigung beider Unternehmungen zu stande. Betrachten wir nach dieser Rückerinnerung die erhaltenen Zahlen[3], so zeigt sich, dafs der Personen- und Stückgutverkehr der „Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in den ersten Jahren nach ihrer Gründung stetig

---

[1] Es betrug der Verkehr (nach den Jahresberichten 1851—1855)

In den Jahren	der Main-Dampfschiffahrts-gesellschaft Würzburg		In den Jahren	der Main-Rhein-Dampfschiffahrt (Delphin)	
	Reisende	Güter (Ctr.)		Reisende	Güter (Ctr.)
1842	13 773	—	1850	41 575	48 932
1843	63 572	15 883	1851	58 973	69 321
1844	89 217	27 201	1852	64 758	71 059
1845	103 037	38 937	1853	59 865	73 377
1846	117 264	41 749	1854	58 246	80 252
1847	117 612	58 855	1855	60 553	90 565
1848	84 217	42 324			
1849	84 140	55 350			
1850	104 722	71 396			
1851	130 313	75 896			
1852	161 132	131 411			
1853	124 800	198 065			
1854	126 286	266 775			
1855	102 501	279 957			

[2] Vgl. Tabelle S. 339. Dieselbe ist zusammengestellt nach den Angaben der Jahresberichte 1842—1867.

[3] Wirminghaus (Kölner Rheinschiffahrt S. 31) giebt die Zahlen der von der „Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrt“ beförderten Personen für die Jahre 1827—1897. Seine Angaben weichen namentlich für die älteren Jahrgänge etwas von denen der Jahresberichte der Centralkommission ab.

Übersicht des Verkehrs der Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaften von der Zeit ihrer Gründung bis zum Jahre 1867.

Jahre	Kölner Gesellschaft		Düsseldorfer Gesellschaft	
	Reisende	Waren Ctr.	Reisende	Waren Ctr.
1827	18 624	57 135	—	—
1828	33 352	83 292	—	—
1829	42 942	142 452	—	—
1830	52 580	181 442	—	—
1831	60 105	180 321	—	—
1832	71 572	103 996	—	—
1833	97 971	213 912	—	—
1834	114 003	137 163	—	—
1835	113 447	181 075	—	—
1836	136 961	151 503	—	—
1837	153 381	202 158	—	—
1838	211 391	201 948	81 028	118 779
1839	323 903	207 183	114 966	157 002
1840	460 946	259 797	152 347	179 600
1841	538 201	290 672	182 723	211 296
1842	567 809	—	228 677	209 882
1843	619 987	367 748	197 249	261 098
1844	573 109	469 870	184 002	246 724
1845	580 520	494 459	231 380	335 339
1846	573 309	523 191	231 528	391 357
1847	474 198	513 990	210 537	412 685
1848	440 266	352 833	185 338	351 594
1849	444 287	433 721	214 966	381 036
1850	515 975	383 648	239 575	411 609
1851	560 704	437 159	238 165	412 535
1852	601 982	472 740	306 259	458 357
1853	586 977	456 007	343 805	435 131
1854	464 356	427 569	415 568	448 121
1855	428 644	404 165	421 554	412 858
1856	504 170	485 043	500 875	513 049
1857	517 943	355 860	507 630	365 024
1858	544 439	363 452	539 527	395 136
1859	574 495	451 522	595 930	503 016
1860	598 751	498 919	596 485	562 412
1861	591 193	478 721	597 229	527 903
1862	513 250		515 447	
1863	536 142	Fehlen die Angaben in den Jahresberichten.	536 568	Fehlen die Angaben in den Jahresberichten.
1864	475 419		480 348	
1865	499 462		503 109	
1866	421 692		425 567	
1867	567 153		568 358	

zunahm. Das Anwachsen ihres Verkehrs wurde auch durch den Wettbewerb der Düsseldorfer Unternehmung nicht gehemmt, obwohl diese ebenfalls sich sofort einer starken Frequenz erfreute. Am lebhaftesten war der Verkehr auf den Kölner Booten 1843, wo sie 619987 Personen beförderten, während die Düsseldorfer 1861 mit 597229 Passagieren ihren Höchstbestand erreichten.

Seit Mitte der vierziger Jahre tritt für beide Gesellschaften ein gewisser Stillstand im Betrieb ein, da die Konkurrenz der Eisenbahnen, namentlich auf einzelnen Strecken, immer mehr Personen und Güter an sich zog[1]. Allein auf die Dauer vermochten die Salondampfer den Wettbewerb der Schienenwege weit besser als die grofse Güterschiffahrt abzuwehren. Nach einigen Jahren nahm die Zahl der beförderten Personen wieder langsam, aber stetig zu und war, aller Eisenbahnkonkurrenz ungeachtet, namentlich auf dem Mittelrhein sehr bedeutend[2]. Die vereinigten Gesellschaften verstanden, durch Einstellung geeigneter, mit vielen Bequemlichkeiten, ja mit einem gewissen Luxus ausgestatteter Dampfer, durch Einrichtung eines vorzüglichen Wirtschaftsbetriebes auf denselben und durch Vereinbarungen mit den konkurrierenden Eisenbahnlinien, welche die Überführung von dem einen Beförderungsmittel auf das andere wesentlich erleichterten, es dahin zu bringen, dafs sich ihre Fahrten namentlich in den Sommermonaten eines unverminderten Zuspruchs erfreuten. Alle, die bei ihren Reisen weniger schnellen Ortswechsel als Erholung und Ausspannung suchten, mufsten die Fahrten in frischer Rheinluft mit prächtiger Aussicht auf eine lachende Landschaft der Fortbewegung im engen Eisenbahnwagen entschieden vorziehen. Wenn auch die Frequenz im einzelnen naturgemäfs eine recht schwankende war, da sie einmal durch den jeweiligen Wasserstand, die Witterungsverhältnisse, die Zahl der Feiertage etc., anderseits, wie der Rückgang des Verkehrs in den Jahren 1848 und 1866 beweist, durch die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse stark beeinflufst wurde, so darf doch die Inanspruchnahme beider Gesellschaften für Personenbeförderung als eine durchaus hinreichende und damaligen Verkehrsverhältnissen entsprechende bezeichnet werden. Wurden doch im Jahre 1860 insgesamt 1195236 Personen durch sie transportiert.

Da die beiden preufsischen Unternehmungen neben der niederländischen, bei der jedoch der Personenverkehr mehr in den Hintergrund tritt, die einzigen Gesellschaften sind, die

---

[1] Vgl. z. B. die unter dem Einflufs der Eisenbahnen stattgehabte Abnahme des Personenverkehrs mit Dampfschiffen in Köln 1858 (Jahresbericht 1858 S. XIII). Vgl. auch oben S. 293.

[2] Jahresbericht 1865/66 S. VI.

einen durchgehenden Personenverkehr auf dem Rhein vermitteln, liefern die Zahlen unserer Tabelle wenigstens einen Anhalt zur Schätzung der Gesamtsumme von Personen, welche mittelst Dampfkraft seit deren Einführung auf dem Rhein von einem Ort zum andern befördert wurden. Nach den Angaben der Jahresberichte[1] der Centralkommission dürfte sie sich, einschliefslich der Transporte kleinerer Gesellschaften, auf mindestens 50 Millionen belaufen haben.

Während die Personenbeförderung, abgesehen von dem lokalen und Marktverkehr kleinerer Orte, namentlich seit dem Ausbau der Eisenbahnen in den Rheingegenden ausschliefslich den Dampfern zufiel, waren bei der grofsen Güterschiffahrt die alten Segelboote auch gegen Ende dieser Periode immer noch verhältnismäfsig stark beteiligt. Wir haben oben[2] bereits das Verhältnis beider Transportarten, wie es sich um 1856 ausgebildet hatte, betrachtet, nachdem wir schon vorher die wachsende Verwendung der Dampfkraft bei der Rheinschiffahrt, den Wettbewerb der Dampfschlepper mit den Beurtleuten verfolgt hatten. Es erübrigt noch, die Entwicklung während des letzten Jahrzehnts dieser Zeitspanne kurz zu skizzieren. Die Jahresberichte geben für sie, neben den Übersichten der Güterbeförderung durch Dampfkraft, wie sie bei den einzelnen Erhebungsämtern unter Berücksichtigung der Eigentümer der Dampfschiffe und der Staaten, denen die Reeder angehörten, aufgenommen wurden, Darstellungen des Güterzugs auf dem Rhein mit prozentualer Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft.

Nehmen wir die drei wichtigsten Zollstellen: Mannheim, den Endpunkt der grofsen Rheinschiffahrt, Mainz, das Bindeglied zwischen Nord- und Süddeutschland, und Emmerich, die deutsche Grenzstation[3], so zeigt sich bei ihnen unterschiedslos, dafs die Bergfahrten weit mehr als die Thalreisen die Dampfkraft in Anspruch nehmen. Dies Verhältnis zwischen den Touren stromauf und stromab bleibt während des ganzen Jahrzehnts unangetastet. Innerhalb der Berg- und Thalreisen wächst in diesem Zeitraum, von Jahresschwankungen[4] abgesehen, die beispielsweise durch niederen, die grofsen Dampfschlepper in ihrer Verwendung hindernden Wasserstand hervorgerufen werden, die Prozentzahl der durch Dampfkraft beförderten Güter allmählich an.

Bei den Bergfahrten werden nach den Mannheimer Aufnahmen 1855 57,6 %, 1856 nur 36,4 % aller Güter vermittelst

---

[1] Jahresbericht 1866/67 S. XXVIII.

[2] Vgl. S. 257—267 und 283—288.

[3] Siehe die Tabellen S. 342—344. Dieselben sind zusammengestellt nach den Angaben der Jahresberichte 1855—1866.

[4] Vgl. über solche Jahresbericht 1856 S. XVII; 1857 S. XIV; 1858 S. XIII; 1859 S. VII, XII.

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Mannheim passierte.

	Jahr	Gesamt-[illegible] Zentner	Frachtladungen der Dampf-[illegible] auf Dampfschiffen [illegible] und eigenen Anhängen %	Darunter befanden sich Frachtladungen der Segelschiffer und zwar: durch Dampfkraft befördert %	ohne Dampfkraft befördert %	zusammen auf Segelschiffen %	Es sind also im ganzen befördert durch Dampfkraft %	ohne Benutzung der Dampfkraft %
Bergwärts	1855	[illegible]	37,2	20,4	42,4	62,8	57,6	42,4
	1856	[illegible]	7,1	29,3	63,6	92,9	36,4	63,6
	1857	[illegible]	13	37,1	49,9	87,0	50,1	49,9
	1858	[illegible]	12,2	38,2	49,6	87,8	50,4	49,6
	1859	[illegible]	40,7	0,9	58,4	59,3	41,6	58,4
	1860	[illegible]	47,3	22,0	50,7	52,7	49,3	50,7
	1861	[illegible]	0,5	54,1	45,4	99,6	54,6	45,4
	1862	[illegible]		49,2	50,8	100,0	49,2	50,8
	1863	[illegible]	53,3	0,0	46,7	46,7	53,3	46,7
	1864	[illegible]	63,2	11,1	25,7	36,8	74,3	25,7
	1865	[illegible]	64,9	14,3	20,8	35,1	79,2	20,8
	1866	[illegible]	66,6	16,9	16,4	33,3	83,6	16,4
Thalwärts	1855	[illegible]	10,8	2,5	86,7	89,2	13,3	86,7
	1856	[illegible]	10,3	5,1	84,6	89,7	15,4	84,6
	1857	[illegible]	[illegible]	5,2	89,2	94,4	10,8	89,2
	1858	[illegible]	9,5	2,0	88,5	90,5	11,5	88,5
	1859	[illegible]	8,4	2,3	89,3	91,6	10,7	89,3
	1860	[illegible]	10,2	5,3	84,5	89,8	15,5	84,5
	1861	[illegible]	13,0	2,3	84,7	87,0	15,3	84,7
	1862	[illegible]	10,0	5,3	84,7	90,0	15,3	84,7
	1863	[illegible]	15,0		85,0	85,0	15,0	85,0
	1864	[illegible]	18,9		81,1	81,1	18,9	81,1
	1865	[illegible]	[illegible]	[illegible]	78,9	80,5	21,8	78,2
	1866	[illegible]	[illegible]	1,1	78,4	79,5	21,5	78,5

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Mainz passierte.

	Jahre	Gesamte wirkliche Ladung Centner	Darunter befanden sich: Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %	Frachtladungen der Segelschiffer und zwar: durch Dampfkraft befördert %	ohne Dampfkraft befördert %	zusammen auf Segelschiffen %	Es sind also im ganzen befördert: durch Dampfkraft %	ohne Benutzung der Dampfkraft %
Bergfahrten	1855	4 856 242	38,9	49,3	11,8	61,1	88,2	11,8
	1856	7 583 806	30,1	31,6	38,3	69,9	61,7	38,3
	1857	7 567 104	28,2	33,4	38,4	71,8	61,6	38,4
	1858	9 388 123	33,5	27,6	38,9	66,5	61,4	38,9
	1859	8 339 303	29,7	30,0	40,3	70,3	59,7	40,3
	1860	9 946 706	33,2	31,3	35,5	66,8	64,5	35,5
	1861	10 281 250	32,5	36,0	31,5	67,5	68,5	31,5
	1862	11 768 535	30,0	36,5	33,5	70,0	66,5	33,5
	1863	11 723 445	36,0	37,7	26,3	64,8	73,7	26,3
	1864	10 945 426	37,5	39,3	23,2	62,5	76,8	23,2
	1865	12 590 416	33,2	40,8	26,0	66,8	74,0	26,0
	1866	12 599 122	41,4	36,1	22,4	58,5	77,5	22,5
Thalfahrten	1855	4 918 533	16,7	3,4	79,9	83,3	20,1	79,9
	1856	7 148 779	19,8	4,7	75,5	80,2	24,5	75,5
	1857	4 821 444	20,1	3,2	76,7	79,9	23,3	76,7
	1858	5 462 626	17,6	3,0	79,4	82,4	20,6	79,4
	1859	5 121 780	19,6	3,2	77,2	80,4	22,8	77,2
	1860	5 891 828	20,5	2,3	77,2	79,5	22,8	77,2
	1861	6 407 465	18,2	2,0	79,8	81,8	20,2	79,8
	1862	5 976 751	18,0	2,0	80,0	82,0	20,0	80,0
	1863	5 540 940	16,7	0,3	83,0	83,3	17,0	83,0
	1864	4 009 397	20,6	0,6	78,8	79,4	21,2	78,8
	1865	4 352 657	19,1	0,4	80,5	80,9	19,5	80,5
	1866	5 447 759	20,9	0,2	79,0	79,2	21,0	79,0

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Emmerich passierte.

	Jahre	Gesamte wirkliche Ladung Centner	Darunter befanden sich: Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %	Frachtladungen der Segelschiffer und zwar: durch Dampfkraft befördert %	ohne Dampfkraft befördert %	zusammen auf Segelschiffen %	Es sind also im ganzen befördert: durch Dampfkraft %	ohne Benutzung der Dampfkraft %
Bergfahrten	1855	5 406 780	51,5	42,8	5,7	48,5	94,3	5,7
	1856	6 034 515	49,0	43,9	7,1	51,0	92,9	7,1
	1857	6 297 175	46,2	46,4	7,4	53,8	92,6	7,4
	1858	7 511 713	35,4	58,5	6,1	64,6	93,9	6,1
	1859	5 223 750	46,4	49,7	3,8	53,5	96,1	3,8
	1860	6 009 616	41,5	50,7	7,8	58,5	92,2	7,8
	1861	6 301 502	37,2	54,6	8,2	62,8	91,8	8,2
	1862	6 930 642	37,1	55,9	7,0	62,9	93,0	7,0
	1863	5 950 996	43,4	48,5	8,1	56,6	91,9	8,1
	1864	5 132 492	44,0	47,6	8,4	56,0	91,6	8,4
	1865	5 798 231	50,9	46,5	2,6	49,1	97,4	2,6
	1866	5 459 284	41,7	54,4	3,8	58,2	96,2	3,8
Thalfahrten	1855	11 248 498	13,9	2,0	84,7	86,7	15,3	84,7
	1856	11 790 550	17,4	2,6	80,0	82,6	20,0	80,0
	1857	9 126 890	16,2	2,5	81,3	83,8	18,7	81,3
	1858	10 633 910	13,5	2,2	84,3	86,5	15,7	84,3
	1859	11 832 508	15,2	2,1	82,6	84,7	17,3	82,6
	1860	14 899 232	14,0	1,5	84,4	86	15,6	84,4
	1861	16 472 968	12,7	1,4	85,9	87,3	14,1	85,9
	1862	18 044 560	11,1	0,6	88,3	88,9	11,7	88,3
	1863	19 579 121	13,5	0,5	86,0	86,5	14,0	86,0
	1864	19 305 249	11,9	0,3	87,8	88,1	12,2	87,8
	1865	21 651 975	12 1	0,3	87,6	87,9	12,4	87,6
	1866	25 751 372	13,7	0,4	85,9	86,3	14,1	85,9

Dampfkraft verschifft; 1865 dagegen 79,2 % und 1866 gar 83,6 %. Die Notierungen der Mainzer Zollstätte zeigen geringere Abweichungen, ja dorten wird die abnorm hohe Zahl der durch Dampfkraft beförderten Güter von 1855 mit 88,2 %, die freilich 1856 auf 61,7 % sank, durch die Prozentsätze der Jahre 1865/1866 (74 %, 77,5 %) nicht einmal erreicht. Bei Emmerich beträgt die Zunahme nur wenige Prozent, was sich aber aus der einfachen Thatsache erklärt, dafs bereits zu Beginn der Periode für über 90 % aller Güter die Dampfkraft zur Verwendung kam (1855 94,3 %, 1866 96,2 %).

Die Thalfahrten, für welche die Verwendung des Dampfes weit weniger wichtig war, da sie neben dem Wind auch das Gefälle des Wassers für ihre Fortbewegung ausnützen konnten, zeigen ebenfalls ein langsames Verschieben des Verhältnisses zu Gunsten des neuen Motors. Während nach den Mannheimer Angaben 1855 13,3 % aller zu Thal geführten Güter durch Dampfkraft und 86,7 % ohne Benutzung derselben befördert wurden, stehen sich 1866 21,5 % und 78,5 % gegenüber. Bei Mainz ergiebt die nämliche Vergleichung für 1855 die Zahlen 20,1 % und 79,9 %, und für 1866 21 % und 79 %, bei Emmerich für 1855 15,3 % und 84,7 %, für 1866 14,1 % und 85,9 %.

Für die übrigen Aufzeichnungen, welche die Verteilung der Frachtladungen auf Dampfschiffe, Güterkähne, eigene Anhänge der Unternehmer und auf Segelschiffe (mit oder ohne Zuhilfenahme der Schlepper) feststellen, darf wohl einfach auf die beigegebenen Tabellen verwiesen werden. Am Oberrhein ist der starke Rückgang aller Verladungen auf Segelschiffen unverkennbar, geringer erscheint er für den Mittellauf des Flusses, während am Niederrhein ein Stillstand in der Verschiebung zu Ungunsten der Segelboote eingetreten ist.

Die gemachten Angaben werden durch die weitere Tabelle[1], welche die Verhältniszahlen zu Anfang und zu Ende des Jahrzehntes für sämtliche Erhebungsämter gegenüberstellt, nicht entkräftet, vielmehr wird durch sie der angedeutete Zug der Entwicklung, wenig bedeutende Einzelabweichungen ungerechnet, neu bestätigt. Wenn man in den fünfziger Jahren gemeint hatte, die Zeit stehe unmittelbar bevor, wo die Segelschiffahrt ohne Mitwirkung des Dampfes zu den Ausnahmen gehöre, so war das zu pessimistisch gedacht, aber auf die Dauer liefs sich der Niedergang der Segelschiffahrt doch nicht aufhalten. Die Besitzer der altüberkommenen Boote litten selbst bei den ihnen verbliebenen Fahrten sehr unter der Herabsetzung der Frachten, die seit Einführung der Dampfkraft auf dem Rhein um 30—40 % gesunken waren, während

[1] Siehe Tabelle S. 345. Dieselbe ist entnommen den Jahresberichten 1856 S. 12; 1866 S. 12.

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft für die Jahre 1856 und 1866.

	Gesamte wirkliche Ladung Centner		Darunter befanden sich: Frachtladungen der Dampfschiffahrts-unternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %		Frachtladungen der Segelschiffer und zwar: Durch Dampfkraft befördert %		Ohne Dampfkraft befördert %		Zusammen auf Segelschiffen %		Es sind also im ganzen befördert: Durch Dampfkraft %		Ohne Dampfkraft %	
Zu Berg. Bei dem Erhebungsamte:	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866
1. Alt-Breisach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Strafsburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Neuburg	112 417	21 603	53,2	99,4	25,9	—	20,9	0,5	46,8	0,5	79,1	99,5	20,9	0,5
4. Mannheim	654 696	1 239 370	7,1	66,6	29,3	16,9	63,6	16,3	92,9	33,3	36,4	83,6	63,6	16,4
5. Mainz	7 583 806	12 599 122	30,1	41,4	31,6	36,1	38,3	22,4	69,9	58,5	61,7	77,5	38,3	22,5
6. Koblenz	8 951 554	15 244 136	42,5	49,9	53,6	56,2	3,9	2,8	57,5	59,0	96,1	97,2	3,9	2,8
7. Emmerich	6 034 515	5 459 284	49,0	41,7	43,9	54,4	7,1	3,8	51,0	58,2	92,9	96,2	7,1	3,8
8. Lobith	6 027 362	5 488 715	39,6	37,7	54,3	52,5	6,1	9,6	60,4	62,2	93,9	90,4	6,1	9,6
Zu Thal. Bei dem Erhebungsamte:	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866
1. Alt-Breisach	13 500	444	—	—	—	—	100	100	100	100	—	—	100	100
2. Strafsburg	104 465	27 440	—	—	—	—	100	100	100	100	—	—	100	100
3. Neuburg	151 707	153 744	18,9	—	1,6	—	79,5	100	81,1	100	20,5	—	79,5	100
4. Mannheim	4 551 200	2 860 271	10,3	20,4	5,1	1,1	84,6	78,4	89,7	79,5	15,4	21,5	84,6	78,5
5. Mainz	7 148 779	5 447 759	19,8	20,9	4,7	0,2	75,5	79,0	80,2	79,2	24,5	21,0	75,5	79,0
6. Koblenz	11 239 160	13 412 141	17,5	12,3	3,0	3,3	79,5	84,3	82,5	87,6	20,5	15,6	79,5	84,4
7. Emmerich	11 790 550	26 145 245	17,4	13,7	2,6	0,4	80,0	85,9	82,6	86,3	20,0	14,1	80,0	85,9
8. Lobith	11 350 460	25 751 372	17,6	13,6	2,5	0,3	79,9	85,9	82,4	86,3	20,1	14,1	79,9	85,9

gleichzeitig eine bedeutende Steigerung der Preise für die meisten Lebensmittel stattgefunden hatte[1]. Auch bei Minderung der Schlepplöhne unter günstigen Kohlenkonjunkturen konnten sie diesen Ausfall an Einzelfrachten durch beschleunigte Fahrten und vermehrte Reisen nur teilweise ausgleichen. Die wohlorganisierten, mit bedeutenden Kapitalien ausgerüsteten Unternehmungen schränkten den Wirkungskreis der Segelschiffer bald so sehr ein, dafs die Mehrzahl von ihnen einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn nicht mehr erzielen konnte. Sie befanden sich den Schiffahrtsgesellschaften gegenüber in einer ähnlichen Lage wie die Handwerker gegenüber der siegreichen Fabrikindustrie. Nur diejenigen Schiffer, welche in der Lage waren, auf die Annahme zeitraubender Sammelladungen des Speditionshandels, auf den ganzen Stückgutverkehr zu verzichten und ihr Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel von Massenartikeln (Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Erze u. s. w.) auszuüben, bildeten eine Ausnahme von der Regel[2]. Massengut wird auch heute noch hauptsächlich vom Niederrhein (Rotterdam) durch Einzelschiffer, die ihre grofsen Lastkähne mit einer einzigen Frachtladung beschweren, freilich unter Benutzung der Dampfkraft von Schleppern, in den mittel- und oberrheinischen Häfen angebracht.

Das Emporkommen der Dampfschiffahrt wurde durch die Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes wesentlich beeinflufst, da dessen Wettbewerb dazu anregte, auch auf der Wasserstrafse das schnellere Transportmittel dem langsameren vorzuziehen. Andererseits hat der Aufschwung, den der Verkehr auf den Schienenwegen nahm, die Gesamtentwicklung des Güterzugs auf dem Rhein in jenen Tagen vielfach gehemmt. Schon 1854, da die Rheinschiffahrt ihren höchsten Stand seit 1831, überhaupt seit Beginn des 19. Jahrhunderts, erreichte, war es einsichtigen Beurteilern zweifelhaft gewesen[3], ob sie bei weiterer Entwicklung der Eisenbahnverbindungen sich in gleichem Umfang werde halten können. Wenn auch der Rückgang des Verkehrs während der Wirtschaftskrisis 1857 mit ihrem starken Rückschlag auf alle ökonomischen Verhältnisse nicht auf Rechnung der Konkurrenz beider Transportarten zu setzen ist, so wäre es doch ohne letztere sehr verwunderlich, dafs in der nächsten Zeit trotz der günstigen allgemeinen Konjunktur, die während des ganzen sechsten Jahrzehnts anhielt, die Benutzung der Rheinstrafse sich nicht mehr hob, als dies in der That geschah. Es ist auf vielen Strecken nicht nur ein Rückgang in der Verfrachtung be-

[1] Vgl. Jahresbericht 1861 S. IX.
[2] Vgl. Jahresbericht 1867/68 S. V.
[3] Vgl. Jahresbericht 1854 S. 1, 2. Siehe auch oben S. 292 ff.; 315, 316.

sonders eiliger Güter, sondern einer ganzen Reihe von Handelsartikeln, welche die Voll- und Viertelgebühr der Flufszölle zu zahlen hatten, unverkennbar[1].

Die Zunahme des Rheinverkehrs zu Anfang der sechziger Jahre setzte sich fast ausschliefslich aus den zollfreien oder nur mit geringer Abgabe beschwerten Gütern zusammen. Bei den Warenmassen, die der Rhein 1860 beförderte[2], während dessen mehr Güter auf ihm gesehen und bewegt wurden, als je in der gleichen Zeitspanne zuvor, seitdem der Strom von Schiffern befahren wird, stellten lediglich die der Zwanzigstelgebühr unterworfenen und die ganz freien Artikel den Zuwachs, der den Verkehr so aufserordentlich erscheinen liefs. An Gütern zur vollen Gebühr, d. h. den wichtigsten Handelsartikeln, an deren Transport den Schiffahrtsinteressenten besonders viel gelegen war, gab sich bei den meisten Stationen ein bedeutender Ausfall zu erkennen, da diese sich immer mehr den Eisenbahnen zugewandt hatten. Die Steigerung der im Jahre 1860 erhobenen Gesamt-Rheinzölle entsprach daher wegen des Ausfalls der Qualität keineswegs der verschifften Quantität; sie war gegen 1859 ganz unbedeutend und betrug nicht mehr als 4796 Francs 79 Centimes.

Die Schiffahrtstreibenden erhofften mit Recht Besserung nur von weiterer Octroiermäfsigung, zu der die Uferstaaten ihrer Ansicht nach sich um so eher verstehen konnten, als sie sich bei Aufrechterhaltung der Zölle kaum irgendwelcher Mehreinnahmen erfreuen konnten, da die beschwerten Güter in stets erhöhtem Mafse den konkurrierenden Eisenbahnen zugeführt wurden. Bot ja gerade wieder das Jahr 1860 den vollen Beweis des Nutzens der Rheinzollermäfsigung, da der Bergtransport der Baumwolle, welche die Rheinstrafse gänzlich verlassen zu wollen schien, seit ihrer Versetzung aus der Klasse der ganzen in die der Viertelgebühr bedeutend zunahm[3]. Ganz die gleichen Erscheinungen zeigt das Jahr 1863. Entsprechend der Abnahme des Verkehrs an Gütern der ersten Gebührenklasse fand trotz der gröfseren Gesamtbewegung eine Verminderung der Rheinschiffahrtsgefälle statt, welche für die Güter der betreffenden Klasse 40000 Francs betrug. Die in Frage stehenden Artikel hatten sich immer mehr den Schienenwegen zugewandt, da dem Transport mittelst der Bahnen von den Beziehern wegen des damit verbundenen Zeitgewinns und

---

[1] Jahresbericht 1857 S. XII; 1859 S. I.

[2] Vgl. Jahresbericht 1860 S. I, VIII.

[3] Er betrug bei dem Rheinzollamte:

	1859	1860	
Emmerich	245 173 Ctr.,	450 043 Ctr.,	stieg also 1860 um 204 870 Ctr.
Mainz	15 271 -	263 268 -	- - 1860 - 111 097 -

Vgl. Jahresbericht 1860 S. XI. Siehe auch oben S. 316, 319.

Ersparung der Abgaben vor der Beförderung auf dem Rhein der Vorzug gegeben wurde[1].

Inzwischen machte sich die Konkurrenz der Eisenbahnen, die fast auf der ganzen Länge des Stroms ihre Anziehungskraft ausübten, für die Schiffahrt noch viel unliebsamer bemerkbar, da sie ihr selbst die Transporte von Rohstoffen, welche sich bis gegen Ende der fünfziger Jahre fast ausschliefslich auf dem Rheine vollzogen hatten, streitig machte[2]. Bei Beförderung von Steinkohlen waren es namentlich die kurzen Strecken, wie zwischen Köln und den westfälischen Gruben, bei denen die Eisenbahn den Schiffstransport überflügelte[3], während für gröfsere Entfernungen, etwa vom Ausgangspunkt bis nach Mainz, die Wasserfahrten dauernd bevorzugt wurden. Die Gesellschaften und kapitalkräftigen Unternehmer konnten sich bei der durch den Konkurrenzkampf erzeugten Preisminderung gegenüber den Eisenbahnen weit eher mit einigem Erfolg behaupten, als die Besitzer einzelner Segelschiffe, die kein Vermögen zuzulegen hatten.

Am Schlusse unserer Periode ist eine Teilung der Aufgaben des Transportgewerbes am Rhein zwischen seiner Fahrstrafse und den parallel laufenden Schienenwegen deutlich erkennbar. Den Eisenbahnen hatte sich entschieden ein grofser Teil derjenigen Güter zugewandt, deren Empfänger weniger auf die Höhe des Frachtsatzes, als auf die Kürze der Lieferzeit Gewicht legten. Es war daher in dem Wassertransport solcher Waren, die den Schwankungen des Angebots und der Nachfrage besonders ausgesetzt und Gegenstand der kaufmännischen Spekulation sind, oder die mehr zu den Luxusartikeln zählen, in der Thal- und namentlich in der Bergfahrt von Jahr zu Jahr eine bedeutendere Abnahme eingetreten. Bei dem Umfang des Transports anderer Artikel machte sich im Durchschnitt einer Reihe von Jahren weder eine auffallende Abnahme noch eine bemerkenswerte Zunahme fühlbar. Dagegen wurden verschiedene Rohstoffe und Lebensmittel trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen zu Berg wie zu Thal immer massenhafter auf dem Rhein befördert. Während demgemäfs die Natur der Schiffsladungen infolge des Wettbewerbs der

---

[1] Vgl. Jahresbericht 1863 S. V, VI.

[2] Vgl. Jahresbericht 1864 S. V. Bei dem starken Rückgang der Flöfserei in der Zeit von 1856 bis 1866 sprach die Konkurrenz der Eisenbahnen ebenfalls mit, wenn auch namentlich bei Minderung der Transporte in Eichenholz neben ihr die Steigerung der Holzpreise in den Produktionsländern, der erleichterte Bezug des Schiffsbauholzes zur See in den Niederlanden und der bedeutende Bedarf von Eisenbahnschwellen in den Rheinländern selbst mitwirkten. Vgl. die Tabellen am gleichen Orte S. XVI, XVII und beispielsweise Jahresbericht 1857 S. XV, 54; 1859 S. XII; 1864 S. XIV.

[3] Jahresbericht 1866/67 S. XXVI.

Dampfwagen zu Lande Änderungen erlitt, nahm das absolute Gewicht der auf dem Rhein transportierten Güter stetig zu.

Einzelne Beispiele, die dem letzten Jahrzehnt vor der Zollbefreiung entnommen sind, mögen das Gesagte näher erläutern. In welchem Verhältnis die in erster Linie durch Konkurrenz der Eisenbahnen entstandene Abnahme des Bergverkehrs zu Wasser in Kaufmannsgütern stattfand, ist an den Versendungen von Kaffee und Rohtabak zu ersehen. Von Kaffee gingen auf dem Rhein zu Berg[1] bei

Im Jahre	Emmerich	Koblenz	Mainz
1856	632 748 Ctr.	426 057 Ctr.	388 821 Ctr.
1857	534 294 -	356 078 -	312 134 -
1858	629 518 -	429 605 -	356 254 -
1859	538 455 -	325 682 -	253 635 -
1860	559 748 -	327 764 -	264 756 -
1861	630 571 -	388 228 -	305 516 -
1862	598 674 -	355 711 -	311 373 -
1863	534 934 -	349 375 -	273 528 -
1864	431 873 -	222 293 -	187 440 -
1865	413 551 -	196 360 -	162 028 -
1866	378 913 -	188 999 -	134 301 -

Noch auffälliger ist der Rückgang der Verschiffung bei Baumwollgarn und Baumwollwaren[2], allein er ist für die Überlegenheit der Schienenwege weniger beweiskräftig, da er durch die Wirkungen der Baumwollkrisis und des amerikanischen Krieges stark beeinflufst wurde.

Zu Thal nahm der Wasserverkehr während der gleichen Periode in einzelnen Artikeln der ersten Gebührenklasse noch mehr ab. Seide und Seidenabfälle gingen beispielsweise zu Thal[3] bei

Im Jahre	Koblenz	Mainz	Emmerich
1856	16 235 Ctr.	17 256 Ctr.	17 591 Ctr.
1857	10 613 -	11 959 -	11 795 -
1858	10 345 -	10 358 -	10 726 -
1859	8 533 -	9 040 -	8 727 -
1860	6 470 -	6 821 -	7 275 -
1861	3 433 -	966 -	3 276 -
1862	2 645 -	678 -	2 666 -
1863	2 719 -	1 791 -	2 534 -
1864	893 -	336 -	891 -
1865	458 -	202 -	390 -
1866	421 -	333 -	302 -

---

[1] Die Zahlen sind entnommen Jahresbericht 1865/66 S. XI. Die Angaben für Rohtabak finden sich ebenda S. XII.

[2] Vgl. die Zahlen a. a. O. S. XII.

[3] Die Angaben sind entnommen: Jahresbericht 1865/66 S. XII. Vgl. noch die Zahlen für Baumwollwaren ebenda S. XIII.

Zu den Artikeln, bei denen der Umfang der Wassertransporte im Durchschnitt der Jahre 1856—1866 mehr oder minder gleich blieb, gehören vor anderen: rohe Baumwolle und Roheisen zu Berg, Wein und Tabak zu Thal[1].

Wie bedeutend der Thalverkehr in einigen Artikeln zunahm, zeigen folgende Beispiele. Es gingen zu Thal[2]

Im Jahre	an Steinsalz bei Mannheim	an Steinsalz bei Mainz	an Eisenerzen bei Koblenz
1856	347 334 Ctr.	183 437 Ctr.	2 916 039 Ctr.
1857	380 953 -	229 644 -	1 927 015 -
1858	331 857 -	188 413 -	1 296 357 -
1859	299 808 -	159 638 -	2 495 845 -
1860	316 712 -	182 280 -	2 461 477 -
1861	453 751 -	295 946 -	2 120 157 -
1862	560 037 -	395 962 -	2 956 668 -
1863	571 450 -	414 443 -	3 633 338 -
1864	458 914 -	312 456 -	3 162 932 -
1865	507 404 -	349 602 -	5 094 706 -
1866	688 979 -	461 394 -	5 747 430 -

Noch viel mehr ins Gewicht fällt die oben berührte, auffallende Zunahme des Steinkohlentransports, sowohl zu Berg wie zu Thal[3].

Im Jahre	Es gingen Kohlen bei Emmerich zu Thal	Koblenz zu Berg	Mainz zu Berg
1856	6 357 888 Ctr.	4 709 748 Ctr.	3 210 195 Ctr.
1857	4 745 804 -	4 640 332 -	3 171 600 -
1858	5 914 474 -	6 949 033 -	4 639 158 -
1859	6 526 898 -	6 347 949 -	4 235 594 -
1860	8 953 339 -	8 305 968 -	4 867 804 -
1861	9 587 309 -	9 218 152 -	6 578 330 -
1862	10 681 477 -	11 117 774 -	8 195 837 -
1863	11 131 164 -	11 386 605 -	8 505 826 -
1864	12 224 801 -	11 496 535 -	8 495 624 -
1865	14 375 293 -	13 616 223 -	8 513 512 -
1866	16 074 890 -	12 553 093 -	8 969 661 -

Aus dem Gesagten erhellt, daſs die Eisenbahnen der Rheinstraſse zwar einen Teil ihrer Güter entzogen hatten, daſs

[1] Vgl. Die statistischen Angaben im Jahresbericht 1865/66 S. XIII, XIV. Die Überschrift zu den Notierungen für Rohtabak ist verdruckt. Es muſs heiſsen: gingen „zu Thal" statt „zu Berg".

[2] Jahresbericht 1865/66 S. XIV, XV. Vgl. ebenda die Notierungen für „frisches Obst".

[3] Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. XIV.

diese aber der Ungunst der Verhältnisse ungeachtet für den Verkehr und die industriellen Beziehungen der anliegenden Gebietsteile ihren besonderen und grofsen Wert bewahrte. Durch die sehnlich erwartete, 1866 endlich vollzogene Beseitigung aller Flufszölle wurde die Stellung der Rheinschiffahrt im deutschen Wirtschaftsleben neu gekräftigt[1]. Es konnten dadurch allerdings nicht sämtliche Güter, die sich den Bahnen zugewandt hatten, dem Wasserweg zurückgewonnen werden. Beispielsweise blieben alle leicht verderblichen oder eilenden Waren, für die meistens zuerst und am entschiedensten der Übergang von den grofsen Rangschiffen zu den geschwinderen Wasserdiligencen und von diesen wieder zu den beschleunigteren Dampfschiffen vollzogen worden war, den am schnellsten ihr Ziel erreichenden Bahnzügen vorbehalten. Es war dies eine Folge des Fortschrittes im modernen Verkehrswesen, die in jeder Beziehung freudig zu begrüfsen ist. Dagegen wurde manch anderes Gut, das nur wegen Höhe der Abgaben die Rheinstrafse gemieden hatte, ihr neuerdings zugeführt. Ihre Konkurrenzfähigkeit mit den Eisenbahnen, an der man eine Zeitlang zweifeln wollte[2], schien mehr und mehr sicher gestellt, da eine auf Verfall der Schiffahrt deutende Abnahme des Güterverkehrs sich nicht nachweisen liefs.

Die Teilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Dezennien zwischen der Flufsschiffahrt des Rheins und den Schienenstrafsen zu beiden Seiten dieses Wasserwegs vollzogen hatte, war am Ausgang des 6. Jahrzehnts zu einer gewissen Ruhe gekommen. Es war eine Art Gleichgewicht gefunden, von welchem angenommen werden durfte[3], dafs es andauern und sich nicht mehr zum Nachteil der Schiffahrt ändern würde. Gründe für diese Ansicht ergaben sich aus einer Vergleichung der Resultate beider Transportsysteme und aus der Thatsache, dafs die Produktion und der Konsum aller beweglichen Güter fortwährend zunahmen. Weder die Wasserstrafse noch die Eisenbahnen für sich allein waren im stande, den an sie gestellten Ansprüchen zu genügen; vielmehr konnten beide ihre wirtschaftliche Aufgabe nur in gegenseitiger Ergänzung vollständig erfüllen, die hohe Bedeutung des Rheinthals für den Weltverkehr aufrecht erhalten und erhöhen. Dafs der Rheinverkehr auf der 566 Kilometer langen Strecke von Strafs-

---

[1] Auch die in der nächsten Zeit vollzogene Herabsetzung der städtischen Hafengebühren, die Anwendung mechanischer Kräfte beim Aus- und Einladen der Güter, der ganze Ausbau der Hafenanlagen an einzelnen Orten haben die Entwicklung des Rheinverkehrs günstig beeinflufst.

[2] Dies ist in den Jahresberichten von 1854 bis 1868 mehrfach direkt oder indirekt angedeutet.

[3] Vgl. die Bemerkungen im Jahresbericht 1865/66 S. V; 1866/67 S. V, XXVI; 1867/69 S. V.

burg bis zur holländischen Grenze bei Emmerich sich von 882000000 Tonnenkilometer im Jahre 1875 auf 3030000000 Tonnenkilometer 1895 steigern und damit in letzterem Jahre $^{2}/_{5}$ der gesamten Güterbewegung auf deutschen Wasserstrafsen umfassen werde [1], haben damals allerdings selbst die gröfsten Optimisten nicht vorhersagen können.

---

[1] Vgl. Sympher, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland S. 7, 9.

Sechstes Kapitel.

Die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte" vom Jahre 1868.

§ 20.

Der Abschlufs des Krieges von 1866 hatte die durch den Pariser Frieden von 1814 zugesicherte Freiheit des Rheins endlich zur Wahrheit gemacht, indem er die letzten Reste der seither erhobenen Rheinzölle mit verschwindenden Ausnahmen beseitigte. Nun war es noch nötig, die einzelnen zwischen Preufsen und den Süddeutschen geschlossenen Verträge unter Zuziehung von Holland und Frankreich in einem für alle Teile bindenden Übereinkommen zu ergänzen und zu befestigen. Es lag nahe, bei dieser Gelegenheit die seit 1831 vielfach abgeänderte Rheinschiffahrtsakte zu berichtigen und den neuen Bedürfnissen entsprechend umzugestalten. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Holland und Preufsen, die sechs noch verbliebenen Uferstaaten, ernannten daher Bevollmächtigte [1], welche die gedachte Konvention unter „Aufrechterhaltung des Princips der Freiheit der Rheinschiffahrt in Bezug auf den Handel" einer Revision unterwerfen sollten.

Der ausgearbeitete Entwurf einer Neuordnung der Rheinschiffahrt fand bei den beteiligten Kreisen lebhaften Beifall. Seine Annahme wurde beispielsweise von der Handelskammer zu Mainz, welche die hessische Regierung um ein Gutachten ersucht hatte, bereits am 16. November 1867 [2] auf das entschiedenste befürwortet, da er vollkommen den Anforderungen entspreche, die man an eine internationale Rheinschiffahrtsgesetzgebung vom Standpunkt einer aufgeklärten Verkehrspolitik stellen könne. Besonders wurde seine Tendenz gerühmt, nach Wegfall der Zölle und Abgaben die staatliche Einmischung in die Verhältnisse der Rheinschiffahrt auf ein möglichst geringes Mafs zu beschränken, alle den Schifferstand unnötig

---

[1] Die Namen derselben sind verzeichnet bei Rhenus 1875 S. 1, 2.
[2] Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 47, 48.

belästigenden Einrichtungen in Wegfall zu bringen und eine um so gröfsere Aufmerksamkeit staatlicherseits auf dasjenige zu richten, wozu aufser den Polizeivorschriften allein die fortdauernde Hilfe des Staates notwendig sei: auf die Korrektion des Strombettes.

Am 17. Oktober wurde unter Vorbehalt der Ratifikation, die „Revidierte Rheinschiffahrts-Akte" zu Mannheim durch die Bevollmächtigten der Uferstaaten endgültig vereinbart und unterzeichnet. Zugleich wurden, zur Vermeidung von Zweifeln bei der Auslegung, eine Reihe von Erklärungen, Verabredungen und erläuternden Bemerkungen in einem Schlufsprotokoll niedergelegt.

Die freiheitlichen Grundprincipien, welche die Akte von 1831 aufgestellt hatte, sind in der neuen Ordnung sämtlich beibehalten, ja teilweise logisch erweitert und ausgestaltet worden. Die grundsätzlichen Neuerungen, die im Wegräumen der letzten Verkehrsschranken bestehen, dem Zurückziehen des Staates von allen Angelegenheiten, die sein Eingreifen nicht unbedingt erheischen, werden schon rein äufserlich dadurch kenntlich, dafs die Konvention von 1868 kaum die Hälfte der Artikel ihrer Vorgängerin — 48 statt 109 — enthält.

Die revidierte Akte erklärt[1] die völlige Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer hinein für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen, sofern sie den Vertragsbestimmungen und den zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen Polizeivorschriften Genüge leisten. Der Lek und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Besondere Vergünstigungen[2] werden den „zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen", d. h. den Schiffen, die zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt sind, eingeräumt. Sie dürfen gleich den vom Rhein herkommenden Holzflöfsen auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das niederländische Gebiet vom Rhein in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren. Auch soll ihnen, falls Naturereignisse oder Kunstanlagen einen der derzeitigen holländischen Wasserwege unbrauchbar machen, die zu dessen Ersatz der niederländischen Schiffahrt angewiesene Wasserstrafse offen stehen. Von sämtlichen vertragschliefsenden Staaten wird ihnen in jeder Hinsicht vollkommen gleichmäfsige Behandlung wie den eigenen Rheinschiffen und deren Ladungen zugesichert[3].

---

[1] Art. 1. Vgl. Akte 1831 art. 1 ff. und Vorbemerkung.
[2] Art. 2. Schlufsprotokoll Z. 1. Vgl. Akte 1831 art. 3 ff.
[3] Art. 4.

Abgaben[1], die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, dürfen auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und seinen Armen im niederländischen Delta weder von irgendwelchen Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flöfsen erhoben werden. Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Bojen- und Bakengeldern gestattet. Damit war die langwierige, wechselreiche Rheinzollentwicklung endlich zu dem lang erwünschten Abschlufs gekommen[2]. Die Erhebung von Gebühren ist künftighin nur für Benutzung künstlicher Wasserstrafsen oder Anlagen, wie Schleusen u. dergl., gestattet[3].

Alle Stapel- und Umschlagsrechte bleiben wie bisher aufgehoben[4].

Von den auf dem Rhein ein- oder ausgehenden Waren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangsabgaben erhoben werden als beim Eingange oder Ausgange über die Landesgrenze[5]. Die Durchfuhr aller Waren auf dem Rhein von Basel bis in das offene Meer ist abgabenfrei gestattet, insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen[6]. Im übrigen bleiben die Bestimmungen über Freihäfen, über Behandlung der Ladungen, soweit sie mit den Zollgrenzen der Einzelstaaten in Berührung kommen, sei es, dafs sie dieselben durchpassieren oder über sie ein- und ausgehen, über Unterdrückung des Schleichhandels wie seither bestehen oder werden noch erleichtert[7].

Bezüglich des Rechtes, die Schiffahrt auf dem Rhein auszuüben, hielt man im wesentlichen an den Grundsätzen fest, wie sie in der Akte von 1831 festgelegt waren und sich im Anschlufs daran weiter gebildet hatten. Eine Konzessionspflicht für den Gewerbebetrieb als solchen, die sogenannte sachliche

[1] Art. 3. Damit erledigte sich ohne weiteres der 2. Titel (art. 14—35) der Akte von 1831, der von den Rheinschiffahrtsabgaben und den Mitteln, sich der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern, gehandelt hatte. Ebenso wurde der V. Titel (art. 48—52): Von Frachten und Rangfahrten in der revidierten Akte vollkommen übergangen.

[2] Die Erhebung einer geringfügigen Schiffahrtsabgabe auf der Ruhr, die sich Preufsen in Z. 2 des Schlufsprotokolls vorbehielt, wurde 1869 beseitigt. Die Bakengebühr auf einem Teile der limburg. Maas, für die Niederlande wurde 1871 beseitigt. Vgl. Rhenus 1875 S. 23, 24.

[3] Auch die Erhebung von Brückengeldern auf anderen Wasserstrafsen als auf dem Rheine war erlaubt. Vgl. Schlufsprotokoll Z. 2.

[4] Art. 5. Vgl. Akte 1831 art. 43.

[5] Art. 6.

[6] Art. 7.

[7] Art 8—14. Schlufsprotokoll Z. 3. Vgl. Akte von 1831 art. 4—11, 36—41 und die späteren Abänderungen bei Schirges S. 209—227 und S. 269—272; siehe besonders das seit dem 1. Jan. 1842 eingeführte Regulativ über die Behandlung des Gütertransportes und die Warenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereinsgebiets gelegenen Teile des Rheins und der konventionellen Nebenflüsse desselben am gleichen Orte.

Konzessionspflicht, wurde nicht eingeführt. Um so entschiedener beharrte man auf der persönlichen Konzessionspflicht für Schiffer und Lotsen[1]. Die Befugnis zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des ihr Domizil beherrschenden Uferstaates mit einem Patent zum selbständigen Betrieb dieses Gewerbes (Rheinschifferpatent) versehen sind. In diesem ist die Strecke, für welche es Geltung haben soll, anzugeben. Zur Beseitigung aller Streitfragen ist bestimmt, dafs Wohnungswechsel das Patent nicht ungültig macht, aber von dem nun bezogenen Uferstaat auf demselben bemerkt werden mufs.

Hierzu treten die Sätze in Ziffer 4 des Schlufsprotokolls, in denen die Kontrahenten, anschliefsend an früher getroffene Vereinbarungen[2], erklären, dafs für die Erlangung eines Patentes der Nachweis einer Lehrzeit von mindestens vier Jahren gefordert werden soll, von denen der Bewerber wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben mufs, die entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird. Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ein glaubwürdiges Zeugnis darüber vorzulegen, dafs sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens e i n Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben. Im Anschlufs an diese Leitsätze trafen die Uferstaaten, gelegentlich ihrer Instruktionen zur Ausführung der revidierten Akte, die nötigen Mafsregeln für Erteilung von Schifferpatenten innerhalb ihres Gebietes. Die Änderung der neugetroffenen Bestimmungen im Vergleich mit dem früheren Zustande bestand darin, dafs man an Stelle der Grofsjährigkeit, Fertigkeit im Lesen und Schreiben, Nüchternheit u. s. w. einfach das Vorhandensein der persönlichen, allgemeinen gesetzlichen Erfordernisse zum selbständigen Gewerbebetrieb verlangte, dafs man auf den „Besitz des Vertrauens des Handelsstandes“ und eine besondere Prüfung der Kandidaten verzichtete, sich vielmehr mit der nachweislichen Zurücklegung der vierjährigen Lehr- und Beschäftigungszeit begnügte. Die letzten Rückstände aus der Zeit des patriarchalischen Innungswesens fielen vor der moderneren Gewerbeauffassung.

Beibehalten wurde dagegen die Führung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaften, über die sich die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preufsen seit zwei Jahrzehnten verständigt hatten[3]. Alle Lehrlinge, Schiffsjungen, Schiffsgesellen, Schiffsgehilfen, Schiffs-

---

[1] Art. 15 ff. Vgl. Akte 1831 art. 42.
[2] Vgl. Schirges, Der Rhein S. 272 ff.
[3] Vgl. oben S. 237.

knechte, Heizer, Matrosen, Bootsleute und Steuerleute (letztere soweit sie nicht besonders patentiert sind) müssen, falls sie auf einem Rheinschiffe in ein festes Dienstverhältnis treten, mit einem Dienstbuche versehen sein, in das, abgesehen von Personalien[1], bei Wechsel durch die Schiffseigentümer oder Führer pflichtgemäfse Zeugnisse über Betragen der Leute mit Angabe des Entlassungsgrundes einzutragen sind. Um deren richtige Anlage zu sichern, war verordnet, dafs die Erlangung eines Rheinschifferpatents regelmäfsig vom Besitze eines Schiffsdienstbuches und dessen Vorlage abhängig sein solle. Mifsbrauch der Bücher war unter Strafe gestellt. Diese Bestimmungen blieben für die Bemannung holländischer Schiffe auf Wunsch der niederländischen Regierung, die auch schon in den vorhergegangenen Jahren den diesbezüglichen Vereinbarungen nicht beigetreten war[2], aufser Geltung[3].

Noch schärfer als der Mifsbrauch der Dienstbücher wurde die fälschliche Benutzung der Patente mit Strafe bedroht[4]. Abgabe des Patents an eine nicht patentierte Person zur Verwendung soll mit Entziehung durch die Regierungsbehörde des Staates, in dessen Gebiet der Inhaber seinen Wohnsitz hat, Ausübung des selbständigen Schiffergewerbes ohne Patent mit Versagung eines solchen während mindestens eines Jahres geahndet werden. Auch bei wiederholten Zolldefraudationen, wegen Betrugs und anderer Verbrechen gegen das Eigentum oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Rheinschiffahrt betreffenden Vorschriften, mufs die Zurücknahme des Patentes erfolgen.

Dagegen fielen die älteren Bestimmungen, dafs die Patenterteilung nur zur Führung eines bestimmten Segelschiffes berechtige oder zur Führung von Dampfschiffen, die ein und demselben Eigentümer gehörten, dafs kein Staat verpflichtet sein solle, anderswo geprüfte Dampfschiffführer in seinem Gebiet anzunehmen, Bestimmungen, wie sie Supplementarartikel XIX aufgestellt hatte, vollkommen weg[5]. Wer mit einem Rheinschifferpatente versehen ist, darf nach Artikel 16 jedes Segel- bez. Dampfschiff führen, gleichviel, welchem Staate es angehört[6]. Die für die Nebenflüsse des Rheins erteilten Patente sollen bei gewährter Gegenseitigkeit auch zur Schiffsführung auf dem Rhein berechtigen, wenn von dem zuständigen Rheinuferstaat auf dem Patent das Vorhandensein der Voraussetzungen für die Erteilung eines Rheinschifferpatentes — statt-

---

[1] Über Signalement des Besitzers in den Rheinschifferpatenten vgl. art. 17.
[2] Vgl. Schirges, Der Rhein S. 274.
[3] Schlufsprotokoll Z. 4 g.
[4] Art. 19, 20.
[5] Vgl. Schirges, Der Rhein S. 276.
[6] Art. 18. Vgl. Akte 1831 art. 45.

gehabte längere Ausübung der Rheinschiffahrt nach Maſsgabe des Artikels 15 — bescheinigt wird.

Durch die Aufstellung dieser Normativbestimmungen, deren Erfüllung zum Betrieb des selbständigen Rheinschiffergewerbes berechtigte, war die Sicherung desselben ohne allzuweit gehende staatliche Eingriffe oder gar Beschränkungen in der Zahl der Bewerber gewährleistet. Dem gleichen Zweck dienende Vorschriften wurden zur Erhaltung der Rheinschiffe in tauglichem Zustande erlassen[1]. Bevor ein solches die erste Fahrt antritt, ist ein Schiffsattest über seine Tauglichkeit und Ausrüstung zu erwirken, das von der zuständigen Behörde eines Uferstaates auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt wird. Die Schiffsuntersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur, als welche die Erneuerung von Innhölzern oder Rippen angesehen wird, und ausserdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen. Auch kann jede Uferregierung, so oft sie es für angemessen hält, eine sogenannte auſserordentliche oder polizeiliche Schiffsuntersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen. Im Schluſsprotokoll[2] war dem noch hinzugefügt, daſs die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittelst eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden solle, sowie daſs die Uferstaaten, wenn schon die Verabredung bezüglich der Aiche[3] der Rheinschiffe, die auf Erhebung der Rekognitionsgebühr gegründet war, nach deren Wegfall einer Erneuerung nicht bedurfte, doch sorgen sollten, daſs es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nicht fehle[4].

Auf kleine Fahrzeuge unter 300 Centner Ladefähigkeit finden sowohl die Bestimmungen über Führung der Schiffe,

---

[1] Art. 22. Vgl. Akte 1831 art. 53 ff.

[2] Schluſsprotokoll Z. 5 A. und C.

[3] Vgl. darüber Schirges, Der Rhein S. 240—250 u. oben S. 190.

[4] Wegen der im Groſsherzogtum Hessen bezügl. Aichung der Rheinschiffe erlassenen Regulative vgl. Braun u. Weber, Verfassungs- und Verwaltungsrecht IV S. 123, 124. Allerneuestens sind die Bestimmungen über Aichung der Schiffe abgeändert worden. In einer Übereinkunft vom 4. Februar 1898 (Reichsgesetzblatt vom 2. Juni 1899) haben sich Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande dahin geeinigt, daſs die von den Behörden eines der Vertragsstaaten ausgestellten Schiffsaichscheine auch im Gebiet der anderen Vertragsstaaten anerkannt werden sollen, wenn die Aichung nach einem Verfahren erfolgt ist, welches den vereinbarten Normen entspricht. Infolgedessen haben sich die deutschen Rheinuferstaaten in der Centralkommission über eine neue Aichordnung für die Rheinschiffe verständigt, welche an Stelle der bisher in den einzelnen Rheinuferstaaten gültigen Verordnungen und Instruktionen, die allerdings schon ziemlich übereinstimmten, treten soll. In Bayern ist diese Rheinschiffsaichordnung durch königl. Verordnung vom 25. Juni 1900 eingeführt worden, die am 1. Oktober l. J. in Kraft getreten ist.

wie Untersuchung ihrer Tauglichkeit (Artikel 15, 22) keine Anwendung [1], da sie für den Handelsverkehr weniger in Betracht kommen [2]. Die Flöfser haben für jedes Flofs, mit dem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der zuständigen Landesbehörde, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer, sowie deren Gewicht ersichtlich sein mufs, zu erwirken und mit sich zu führen [3]. Den Lotsen-, Steuermanns- und Wahrschauerdienst regelt jede Uferregierung selbständig. Jedoch ist Zwang zur Benutzung von Lotsen und Steuerleuten ausgeschlossen, Gebührenerhebung nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen eines Lotsen oder Steuermanns thatsächlich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist [4].

Weitere Bestimmungen der revidierten Akte beziehen sich auf die Mafsnahmen in Häfen, Unterhaltung des Fahrwassers, Tragung der dadurch entstehenden Kosten und dergl. Die Uferregierungen haben dafür zu sorgen, dafs in den Rheinhäfen die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung des Ein- und Ausladens, wie zur Niederlage der Waren vorhanden sind, für deren Benutzung ein Entgelt bis zur Höhe der erwachsenden Kosten erhoben werden darf [5]. Sie machen sich weiterhin verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten, wie sie dies seit 1831 bereits in dankenswertester Weise begonnen hatten [6]. Die Staaten, deren Uferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüberliegen, sollen sich die Pläne beabsichtigter Strom- und Uferbauten gegenseitig mitteilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen [7]. Die Uferregierungen werden weiter dafür Sorge tragen, dafs die Schiffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernisse finde, und dafs namentlich der Durchlafs durch die Brücken

---

[1] Art. 23.

[2] Erst neuestens wurde in der Sitzung der Centralkommission für die Rheinschiffahrt vom 31. August 1895 ein Einverständnis darüber erzielt, dafs die genannten Bestimmungen auf die seither ausgenommenen Fahrzeuge unter 300 Ctr. Tragfähigkeit in Zukunft dann Anwendung finden sollten, wenn die Fortbewegung dieser kleineren Boote durch Maschinen, die durch Dampf oder sonstige Elementarkraft (Petroleum, Benzin, Elektricität etc.) getrieben werden, erfolgt.

[3] Art. 25.

[4] Art. 26. Vgl. Akte 1831 art. 60.

[5] Art. 27. Vgl. Akte 1831 art. 69.

[6] Art. 28. Vgl. Akte 1831 art. 67, 68. Über die Stromkorrektionen vgl. oben S. 309—313. Die Leinpfade haben neuerdings bei dem vollkommenen Überwiegen der Dampfschiffahrt immer mehr von ihrer Bedeutung verloren.

[7] Art. 29.

ohne Verzug bewirkt wird. Konzessionen zu neuen Schiffsmühlen[1] sollen fortan nicht mehr erteilt werden, wie dies schon vor Jahren bei der Centralkommission beantragt, aber nicht allseitig gebilligt worden war[2].

Noch weit wertvoller war der Satz, dafs die Erhebung einer Gebühr für das Öffnen oder Schliefsen der Brücken unstatthaft sein solle, wie dies bereits seit 1862 angeordnet worden[3]. Das „mäfsige Entgelt", das die ursprüngliche Rheinschiffahrtsakte (Artikel 67) für den Durchlafs bei fliegenden und Schiffbrücken zugebilligt hatte, war im Laufe der Jahre als eine in jeder Beziehung lästige Abgabe empfunden worden, deren Unannehmlichkeiten sich namentlich beim öfteren Passieren von Brücken auf längeren Stromstrecken stark fühlbar machten[4]. Man hatte daher seit Beginn des entschiedenen Konkurrenzkampfes zwischen Wasser- und Eisenstrafsen neben Beseitigung der Rheinzölle in zweiter Linie auf Wegräumung dieser Brückengelder und Ermäfsigung der Hafengebühren gedrängt, einem Verlangen, dem jetzt 1868 vollauf Genüge geleistet wurde.

Die seit 1849 öfters wiederholten Strombefahrungen[5] sollten auch weiterhin nach Anordnung der Centralkommission durch Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Mafsregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäfsigen Schiffahrt zu untersuchen und festzustellen[6].

Zur Regelung solcher Angelegenheiten, auf welche die Staatsverträge keine Anwendung finden, sollen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften gemeinsam von den Uferregierungen erlassen werden, deren Übertretung mit Geldbufsen von 10 bis 300 Francs bestraft wird[7], ohne dafs damit der Pönalgewalt der Staaten bei Verletzung polizeilicher Normen, die in den gemeinsam festgesetzten Verordnungen nicht erwähnt sind, vor-

---

[1] Die Schiffsmühlen sind seit nahezu zwanzig Jahren am Mittelrhein fast vollständig verschwunden. Auf der preufsischen Rheinstrecke wurde bereits 1855 die letzte noch vorhandene Schiffsmühle beseitigt (Jahresbericht 1855 S. 4).

[2] Vgl. Schirges, Der Rhein S. 315.

[3] Vgl. Jahresbericht 1862 S. IX.

[4] Über die Brückendurchlafsgebühren, besonders die Tarifsätze von 1838, die seitdem erfolgten Abänderungen und die Brückenordnungen, wie sie seit Mitte des Jahrhunderts für die verschiedenen Brücken in Geltung waren, vgl. Schirges, Der Rhein S. 315—342; auch Rhenus 1875 S. 138—156.

[5] Im Jahre 1881 wurde durch die preufsische Regierung die Rheinschiffahrtskommission geschaffen, die alljährlich Strombefahrungen unter Zuziehung der Vertreter der Handelskammern und wirtschaftlichen Vereine veranstaltet.

[6] Art. 31. Vgl. Rhenus 1875 S. 80—95 und oben S. 311, 312.

[7] Art. 32.

gegriffen wurde[1]. Die Strafbestimmung des genannten Artikels findet auch auf das Übersetzen von Ufer zu Ufer, die sogenannten Zwerchfahrten, Trajektfahrten, die im allgemeinen der Ordnung der Rheinschiffahrtsakte nicht unterliegen, Anwendung[2].

Zur Aburteilung in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften sowie in einer Reihe das Schiffahrtswesen direkt berührender Civilsachen sind die Rheinschiffahrtsgerichte zuständig, die in Fortführung der seitherigen Rheinzollgerichte beibehalten werden[3]. Die Einrichtung dieser nach einem möglichst einfachen und beschleunigten Verfahren entscheidenden Gerichte, gegen deren Urteil in wichtigeren Fällen bei den Obergerichten der einzelnen Länder oder bei der Centralkommission Berufung eingelegt werden kann, hat sich durchaus bewährt. Ihre Wirksamkeit blieb auch nach der Neuregelung des Prozefsrechtes in Deutschland 1879 unbehindert[4].

Zum Zwecke gemeinsamer Beratungen der Rheinschiffahrtsangelegenheiten ernennen die Uferregierungen je einen Bevollmächtigten, die zusammen die Centralkommission mit dem Sitz in Mannheim bilden[5]. Diese tritt, abgesehen von aufserordentlichen Tagungen, jährlich im August zusammen und fafst ihre Beschlüsse unter Leitung eines durch das Loos erkorenen Vorsitzenden nach absoluter Stimmenmehrheit. Ihr untergeordnet sind die Aufseher[6] der verschiedenen, lokal begrenzten Aufsichtsbezirke, die zweimal im Jahre das ihnen zugewiesene Gebiet bereisen, um die entstandenen Schiffahrtshindernisse zu untersuchen, die vorgefundenen Mängel zu beseitigen, oder, falls dies nicht angeht, den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und für Abstellung der in Rheinschiffahrtsangelegenheiten vorgebrachten Beschwerden zu sorgen.

---

[1] Vgl. Schlufsprotokoll Z. 8.

[2] Art. 24. Vgl. Akte 1831 art. 46 und Schirges, Rhein S. 277. Die Verleihung der Befugnis zur Einrichtung einer gewerbsmäfsigen Trajektfahrt ist in Hessen ein staatliches Regalitätsrecht. Vgl. Braun und Weber, Verwaltungsrecht IV S. 118 Anm. 3.

[3] Art. 33—40. Vgl. Akte 1831 art. 81—88.

[4] Vgl. Gerichtsverfassungsgesetz v. 27. Januar 1877 § 14. 1. Nach Beschlufs der Centralkommission vom 31. August 1895 ist für rheinschiffahrtspolizeiliche Zuwiderhandlungen das Verfahren des richterlichen Strafbefehls und der polizeilichen Strafverfügung zugelassen. In Civilrechtsstreitigkeiten sind neuerdings zu beachten die Reichsgesetze, betr die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flöfserei v. 15 Juni 1895 (Reichsgesetzblatt 1895 S. 301 und 341; 1898 S. 868—903).

[5] Art. 43—46. Schlufsprotokoll Z. 9. Vgl. Akte 1831 art. 89—100 und Supplementarartikel XIV.

[6] Art 41, 42. Vgl. Akte 1831 art. 101, 102. Das Amt des Oberaufsehers (Akte 1831 art. 89, 92, 95, 97—100) ist beseitigt.

Der am 17. Oktober 1868 geschlossene Schiffahrtsvertrag, dessen wesentlicher Inhalt im obigen festgehalten ist, sollte baldmöglichst von den einzelnen Regierungen ratifiziert und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden binnen 6 Monaten in Mannheim bewirkt werden, damit er am 1. Juli 1869 Geltung erlangen könne. Gleichzeitig wurde zur Erledigung der Schiffahrtsangelegenheiten, soweit sie in dem geschlossenen Staatsvertrage nicht berührt waren, aber doch, wie beispielsweise das Verhalten während der Fahrten, einer einheitlichen Regelung bedurften, eine Schiffahrtspolizei- und Flofsordnung für den Rhein unter den Uferstaaten vereinbart[1]. Sie bildete eine zeitgemäfse Neugestaltung der „polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis zur königlich niederländischen Grenze bei Spyk“, die seit dem 1. Januar 1851 zwischen den Rheinuferstaaten in Vollzug gesetzt[2] und durch Beschlufs der Centralkommission 1863 zur „Neuen Schiffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein“ umgearbeitet war[3]. Inhaltlich zerfiel sie in drei Abteilungen mit 35 Artikeln, die, abgesehen von den Schlufsbestimmungen, welche die Schiffer zur Mitführung eines Abdrucks des Reglements verpflichteten und Strafdrohungen enthielten, Anordnungen für den ganzen Strom wie einzelne Strecken desselben trafen. Es waren genaue Vorschriften für das Verhalten während der Fahrten, das Vorbeifahren der Schiffe aneinander, für Fähren, sonstige Anlagen und für die Flofsreisen getroffen, wie dies die Sicherung des stetig wachsenden und beschleunigten Rheinverkehrs nötig erscheinen liefs. Besondere Normen wurden für Dampfschleppzüge, vom Ufer aus gezogene, zu Thal treibende, lavierende, tief geladene Schiffe gegeben; nicht minder war das Passieren von Brücken und Fähren, das Anhalten der Personendampfer, das Verhalten bei Nacht und Nebel, bei hohem, niederem Wasser, beim Festfahren, Sinken und Stillliegen genau geregelt. Auf der vielfach gekrümmten Strecke zwischen Bingen und Bonn, wo der Rhein in engem Bette dahinströmt, blieben an verschiedenen Stellen Wahrschauer stationiert, welche die ankommenden Schiffe durch Flaggensignale zu benachrichtigen hatten, ob das Fahrwasser für Thal- oder Bergfahrt frei sei. Kurz, es waren all die Mafsnahmen getroffen, die zur Vermeidung von Unfällen beachtet werden konnten, ohne dafs doch durch sie die Fahrten unnötig im Fortgang behindert wurden.

Eine weitere Verordnung regelte von neuem[4] den Trans-

---

[1] Abdruck bei Rhenus 1875 S. 30—56.

[2] Abdruck derselben bei Schirges, Rhein S. 279—289.

[3] Vgl. Jahresbericht 1863 S. X.

[4] Schon zu Anfang des Jahrhunderts hatte man für den Transport von Schiefspulver und anderer feuergefährlicher Stoffe besondere Vorschriften erlassen, welche einer Entzündung oder Explosion vorbeugen

port entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, besonders des Schiefspulvers, Petroleums, Sprengöls (Nitroglycerins), wie der Arsenikalien, und suchte die Gefahren ihrer Verschiffung möglichst herabzumindern[1].

Wenn diese Polizeiordnungen auch durchaus den damaligen Verhältnissen entsprachen, machten sich doch bei ihnen infolge zunehmender Entwicklung der Schiffahrt, insbesondere der Dampfschiffahrt, Mängel bemerkbar, und mufsten sie daher, um den wechselnden praktischen Bedürfnissen zu genügen, weit mehr Abänderungen erfahren[2], als dies bei der Rheinschiffahrtsakte, die nur die allgemeinen, wenig wandelbaren Grundsätze des Rheinverkehrs aufstellte, der Fall war.

Die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte" ist, nachdem der Austausch der Urkunden über die allseitig vollzogene Ratifikation am 20. April 1869 stattgefunden hatte, gleichzeitig mit der neuen Schiffahrtspolizei- und Flofsordnung, sowie mit der Verordnung wegen des Transports gefährlicher Stoffe am 1. Juli 1869 programmmäfsig in Wirksamkeit getreten[3]. Die zum weiteren Vollzug der Akte in Aussicht genommenen Ausführungsvorschriften[4] wegen der Patente, Aichung, Schiffsuntersuchungen, Lotsenwesens, Dienstbücher, Aufsichtsbeamten in den Rheinhäfen, Rheinschiffahrtsgerichte wurden ebenfalls rechtzeitig durch die beteiligten Uferstaaten erlassen und durchgeführt.

So war denn das lang ersehnte Ziel einer freien und ungehinderten Rheinschiffahrt endlich erreicht. Wenn die „Revidierte Akte" auch einzelne notwendig scheinende Beschrän-

---

sollten. Vgl. Verordnungen der Grofsh. Provinzialregierung zu Mainz vom 6. November 1818; 15. Januar 1819; Bekanntmachung der Bürgermeisterei Mainz vom 25. Juli 1823 (Einzeldrucke in Folio. M.St.A.). Über spätere Erlasse und Verordnungen vgl. Schirges, Rhein S. 290, 291.

[1] Abdruck der Verordnung in Rhenus 1875 S. 57—63.

[2] Vgl. die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flöfserei auf dem Rhein, die am 1. Februar 1888 (separat gedruckt Neuwied 1888) und die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flöfserei auf dem Rhein, die am 1. November 1897 (separat gedruckt Mannheim 1897) in das Leben getreten ist. Der Transport gefährlicher Stoffe wurde durch verschiedene Einzelvorschriften wiederholt neu geregelt.

[3] Art und Datum der Publikation der Rheinschiffahrtsakte in den einzelnen Uferstaaten findet sich übersichtlich zusammengestellt bei Rhenus 1875 S. 64, 65. Auch ist dort (S. 65, 66) die Publikationsweise der beiden Polizeiordnungen verzeichnet, desgleichen die Angabe der Gesetz-, Regierungs-, Amtsblätter, wo die betreffenden Verträge und Verordnungen zu finden sind. Die Verordnung wegen des Transports gefährlicher Stoffe auf dem Rhein kam für die Niederlande nur insoweit zur Ausführung, als sie sich auf ätzende und giftige Stoffe bezog.

[4] Sorgfältige Zusammenstellung derselben bei Rhenus 1875 S. 66—74, auf die hiermit verwiesen wird.

kungen der allgemeinen freiheitlichen Wünsche enthielt, so vermochte das die grofse Bedeutung des neuen Abkommens nicht herabzumindern. Wurden ja wenig später sogar Bedenken einer anderen Richtung laut, die vermeinten, es sei dem einzelnen nunmehr zu viel Spielraum gelassen. Im grofsen und ganzen haben sich die Grundsätze der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, wie sie in sachentsprechender Fortbildung der älteren Konvention von 1831 festgelegt waren, durchaus bewährt und bis auf den heutigen Tag unverändert ihre Geltung behalten.

Rückschau und Ausblick.

§ 21.

Als das 19. Jahrhundert heraufdämmerte, zeigten die rheinischen Verkehrsverhältnisse noch durchaus die Gestaltung, welche ihnen die Zeit der alten Territorialherrschaften aufgeprägt hatte. Die Schiffahrt des durch Menschenhand wenig verbesserten Stroms war mit einer Menge künstlicher Hemmnisse belastet, die wesentlich aus fiskalischen Gründen von den Uferstaaten aufrecht erhalten und ausgebeutet wurden. Jedes einzelne Fahrzeug mufste selbst auf kleineren Strecken an Dutzenden von Zollstellen anhalten, wo man es nicht nur zu lästigen Geldzahlungen, sondern auch zu unersetzlichem Zeitverlust nötigte. Waren diese Verzögerungen überwunden, so traten die Umschlagsrechte der Stapelstädte in Geltung, die den Schiffer zum Aufenthalt und Neuverladen, oft zur Umkehr zwangen, gar nicht zu gedenken all der Umstände, die Gildenordnungen und Benachteiligung der Fremden der Schiffahrt verursachten.

Unter dem Einflusse der französischen Revolution, des Ausdehnens der gallischen Übermacht an dem Rhein, kamen für dessen Verkehrsleben freiheitlichere Gedanken, wie sie früher nur theoretisch erörtert oder in nie vollzogenen Vertragsbestimmungen niedergelegt waren, praktisch zur Durchführung. Die Octroikonvention von 1804 bildet den ersten Markstein in der kommenden Entwicklung, sie ist das erste internationale Grundgesetz, das, wenn auch noch schüchtern, doch immerhin nicht ungeschickt mit den alten Hemmnissen zu räumen begann.

Nach dem Sturz der napoleonischen Herrschaft haben die neuerstarkten Uferstaaten das hinterlassene Erbe angetreten, unter dem Beifall Europas sich in Wien über die Grundsätze einer freieren Gestaltung der Rheinschiffahrt geeinigt. Ihre Durchführung forderte harte Kämpfe; erst nach jahrelangem, erbittertem Ringen gelang es der zähen Beharrlichkeit Preufsens, das an Stelle Frankreichs die Führung unter den Interessenten

übernommen hatte, die Rheinschiffahrtsakte von 1831 zur Annahme zu bringen. Damit waren die schlimmsten Vorurteile glücklich beseitigt.

Der Fahrtenbetrieb blieb nun nicht mehr beengt durch Zunftsatzungen oder Umschlagsrechte, durch Beschränkung der Konkurrenz, Taxordnungen und dergleichen. Die Schiffer erlangten für ihren Beruf allmählich ein solches Mafs von Freiheit, dafs es manchem fast zu grofs zu sein dünkte, dafs beispielsweise die Frage des Befähigungsnachweises ernstlich erörtert, der Ruf nach Schiffervereinigungen vielfach von neuem laut wurde [1].

Nach Sprengung der alten, den Verkehr beengenden Fesseln unter gleichzeitiger Einführung der Dampfschiffahrt begann die gänzliche Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse auf dem Rhein, die seither unaufhaltsam ihren Fortgang nahm.

Die nächste Periode der Rheinschiffahrt ist, was die äufsere Entwicklung der Verhältnisse anlangt, weniger reich an entscheidenden Ereignissen als die vergangene. Es galt, die neuen Errungenschaften auszunützen und bei der offensichtlichen Zunahme des Verkehrs in zweckentsprechender Weise weiter zu entwickeln. Erst das Aufkommen der Eisenbahnen, die Ausbreitung ihres Schienennetzes über ganz Mitteleuropa liefs am Rhein das Verlangen nach Beseitigung der noch verbliebenen finanziellen Belastungen der Schiffahrt, die ihren Wettbewerb mit dem neuen Verkehrsmittel sehr erschwerten, wieder erstarken. Infolgedessen einigten sich die beteiligten Uferstaaten, von denen auch Holland mehr als in vergangenen Tagen Entgegenkommen zeigte, über manche Zusatzbestimmungen zur Akte von 1831, durch welche sowohl Ermäfsigungen der Rheinzölle, wie Erleichterungen für die Entrichtung derselben im Interesse eines beschleunigten Schiffahrtsbetriebs herbeigeführt wurden. Wenn der Schiffsverkehr dennoch nicht entschiedener vorankam, so lag das nicht so sehr an der allgemeinen Wirtschaftslage, als an den unerwarteten Erfolgen der Schienenwege, denen sich Handel und Industrie, geblendet durch Schnelligkeit und Billigkeit des neuen Transportmittels, zuwandten.

Der Krieg von 1866 brachte dann die gänzliche Befreiung der Rheinschiffahrt von den bestehenden Lasten. Nachdem Preufsen bereits in den Friedensverträgen mit Baden, Bayern und Hessen den Wegfall der Schiffahrtsabgaben für den Beginn des Jahres 1867 erlangt hatte, schlossen am 27. Oktober 1868 sämtliche Uferstaaten einen neuen Vertrag, in dem die einzelnen Bestimmungen der Akte von 1831 zeitgemäfs umgestaltet und insofern über dieselbe hinaus gegangen wurde,

---

[1] Vgl. z. B. die Resolutionen in Dienstordnung für den Rheinschiffer S. 157.

als man die Beseitigung jeglicher Abgaben, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, zum Princip erhob. Ganze-, Viertel-, Zwanzigstel-Gebühren für Waren, Rekognitionsgelder für Schiffe, Abgaben für den Durchlafs durch die Schiffbrücken sind seitdem nur noch dem Namen nach bekannt.

Trotz der durch Aufhebung der Rheinzölle erlittenen finanziellen Einbufse haben die beteiligten Regierungen in der folgenden Periode, die seit dem Anfang des Jahrhunderts, besonders seit 1831, übernommenen Verbesserungen des Fahrwassers durch umfangreiche Strombauten systematisch fortgeführt, woraus der Schiffahrt bedeutende Vorteile erwuchsen.

Mit der Wandlung der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse gingen die technischen Fortschritte, welche Beschleunigung der Fahrten, Vergröfserung der jeweiligen Transportmengen erstrebten und Erhöhung der Sicherheit gewährten, Hand in Hand. Die Fortentwicklung der Dampfschiffahrt brachte eine Umwälzung des rheinischen Fahrtenbetriebes mit sich, wie sie zurückliegende Jahrtausende nicht erlebt hatten. Wind- oder Dampfmotor, das war lange Zeit die Losung für alle Rheinschiffahrtsinteressenten. Als letzterer seine sieghafte Überlegenheit entschieden zur Geltung brachte, da hatte zugleich die Schicksalsstunde für die meisten Kleinbetriebe geschlagen, die der Grofsunternehmung auf dem Wasser weichen mufsten. Blofs kapitalkräftige Personenvereinigungen, die von energischen, zielbewufsten Männern geführt wurden, vermochten den technischen Fortschritt, die Vorteile der maschinellen Bewegungskraft, den Umschwung im Schiffsbau mitzumachen und voll auszunützen. Nur wo Kapital sich zur Arbeit gesellte, konnte man es wagen, Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von über 2000 Tonnen, deren jedes mehrere Güterzüge ersetzt, in Betrieb zu stellen. Immer fester wurzelte der Gedanke, dafs man auch nach Einführung der Maschinenkraft in der Rheinschiffahrt sich vor dem Stillstand hüten müsse, dafs es gelte, auf der eingeschlagenen Bahn vorwärts zu schreiten und alle gefundenen Verbesserungen baldigst in Anwendung zu bringen.

Das stetige Fortschreiten war für die Schiffahrtsunternehmungen um so mehr von nöten, als die Eisenbahnen an beiden Ufern seit Mitte der fünfziger Jahre immer gefährlichere Mitbewerber um die Gunst des Publikums geworden waren. Es galt, mit ihnen einen Kampf um Sein oder Nichtsein auszufechten. Erst in dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gelang es den mächtig aufstrebenden kommerziellen und industriellen Kräften, die sich in der Rheinschiffahrt bethätigten, auch gegenüber den Schienenwegen die gebührende Achtung zu erringen, nachdem man schon eine Zeit lang die Rolle der Binnenwasserstrafsen für ausgespielt hielt.

Was die Jahre nach 1868 dem Rheinverkehr brachten,

kann hier nur kurz gestreift werden. Nicht alle Interessenten waren auf die Dauer von den Erfolgen der Eisenbahnen und ihrer Verstaatlichung befriedigt, seitdem die gesetzgeberische Kontrolle über das Tarifwesen, die man von letzterer erhofft hatte, sich als trügerisch erwies. Viele, die mit der behördlichen Handhabung des Eisenbahnmonopols nicht einverstanden waren, sahen mit Freude, daſs es in der Binnenschiffahrt Frachtsätze giebt, die von den Eisenbahnverwaltungen unabhängig bleiben. Welch' ungeheuren Aufschwung der Verkehr auf den Binnenwasserstraſsen unter diesen Verhältnissen seit 1875 nahm, haben die Zahlen Symphers[1] nachgewiesen, die derzeit noch keine Widerlegung gefunden haben. Der Rhein ist an diesem Zuwachs in erster Linie beteiligt. Während der Verkehr in den rheinischen Häfen nach den Jahresberichten der Centralkommission im Jahre 1870 erst 4489000 t betrug, ist derselbe 1880 auf 9276000 t und 1896 bereits auf 30252000 t gewachsen, wovon 20851000 t auf den Verkehr der deutschen Häfen untereinander und 9401000 t auf den Verkehr der deutschen mit den niederländischen und belgischen Häfen entfallen. Von allen Punkten, an denen gegenwärtig die gröſsten Gewichtsmengen zu Wasser ankommen und abgehen, stehen die drei Rheinruhrhäfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld obenan, die selbst in dem ungünstigen Jahre 1895 insgesamt 1965090 t (hauptsächlich Eisenerz, Getreide, Holz) zu Wasser empfingen und 5451000 t (vornehmlich Kohlen, Coaks, verarbeitetes Eisen) zu Wasser versandten.

Die Leistungsfähigkeit des Rheins im Zeitalter der Eisenbahnen abzustreiten, ist angesichts dieser Thatsachen schlechterdings unmöglich. Die bedeutende Zunahme der Transportmengen auf ihm, die in ähnlicher Weise andere Binnenwasserstraſsen zeigen, ist um so bemerkenswerter, als sie mit einer gleichzeitigen, beträchtlichen Steigerung des Eisenbahnverkehrs zusammenfällt und sie nicht so sehr trotz, als vielmehr im Verein mit der Entwicklung der letzteren ihre Höhe erreichte. Beide Verkehrsmittel werden immer mehr auf ihre Wechselwirkung angewiesen. Bei dem gesteigerten Bedürfnis nach Fortbewegung von Gütern geben die Eisenbahnen den Wasserstraſsen manche Güter wieder ab, während umgekehrt diese jenen groſse Frachtmengen zuführen, wie dies in dem bedeutenden Umschlagsverkehr vieler Rheinhäfen auch äuſserlich ersichtlich wird.

Wie sehr das Zusammengehen der Schiffahrt mit den Eisenbahnen ersprieſslich wirkt, zeigt die Geschichte von Mannheim und Mainz im 19. Jahrhundert. Mannheim ist groſs geworden mit Hilfe der badischen Bahnen. Letztere gewährten unter Be-

[1] Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland von 1875—1895 S. 6 ff.; vgl. auch Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1899 S. 150 ff.



rücksichtigung der Schwierigkeiten, die der Strom oberhalb Mannheim den Fahrten bereitet, bei Zu- und Abgängen nach diesem Platz Tarifreduktionen, welche es der Stadt ermöglichten, ihre Stellung den deutschen Seehäfen gegenüber aufrecht zu erhalten in einer der Entwicklung ihres Verkehrs förderlichen Weise, woraus sie wieder nach den Umladungen direkten Nutzen zogen. Anders lagen die Verhältnisse in Mainz. Die hessische Ludwigsbahn, der es zum Knotenpunkt diente, war eingeklemmt von Staatsbahnen und nicht stark genug, ihrer Centrale die Vorteile zu bieten, welche Mannheim bereitwilligst erhielt. Die Waren wurden durch den Konkurrenzkampf der verschiedenen Verkehrsmittel statt in den Mainzer Hafen um diesen herum geführt. Erst seit Verstaatlichung der hessischen Bahnen unter Angliederung an das preufsische Eisenbahnnetz haben sich diese Verhältnisse entschieden gebessert.

Trotzdem sich eine Schädigung der Eisenbahnen durch den Neuaufschwung der Wasserstrafsen nicht feststellen läfst, beide Verkehrsmittel sich vielmehr sachgemäfs zu ergänzen scheinen, wird die stärkere Inanspruchnahme des Rheines zu Transportzwecken, die durch Ausdehnung des Seeverkehrs bis Köln weitere Förderung erfuhr, nicht von allen Seiten mit Freuden begrüfst. Es werden sogar Stimmen laut, die unter Abänderung der Verfassung und der Staatsverträge die Abgabenerhebung auf dem Rheine wieder einführen möchten, um die Kosten der Aufwendungen für Stromverbesserungen zu decken, mehr noch, damit den preufsischen Eisenbahnen keine unliebsame Konkurrenz durch die Schiffahrt erwachse und nicht durch diese die Tarifpolitik der Eisenbahnen durchkreuzt werde. Entschiedener wird gegen die Angliederung des Stroms an ein Kanalsystem geeifert, das die Verbindung mit den übrigen grofsen mitteleuropäischen Wasseradern sichern, neue Zugänge zum Meere öffnen soll.

Die Darlegungen der vorangegangenen Abschnitte, die ganze Geschichte der Rheinschiffahrt, sprechen entschieden gegen derartige Wünsche. Die Freiheit des Rheins, um die man ein Jahrhundert gerungen, ist das Fundament geworden für den grofsen technisch-wirtschaftlichen Aufschwung an seinen Ufern. Die ganze Neuentwicklung der Verhältnisse in den angrenzenden Landstrichen ruht auf der Vollziehung der volkswirtschaftlichen Aufgaben in der Zeit von 1815 bis 1866, auf der Gründung des Zollvereins und der Befreiung des Rheins durch Preufsens Staatskunst.

Die Erhebung neuer Rheinschiffahrtsabgaben würde einen grofsen Rückschritt für Deutschland bedeuten. Der Hinweis auf die Eisenbahnen, deren Verbesserungen durch besondere Einnahmen ausgeglichen werden, ist schon deshalb verfehlt,

weil es sich auf dem Wasser, ähnlich wie auf den Landstrafsen, nicht um einen monopolisierten, sondern völlig freigegebenen Verkehr verschiedener konkurrierender Verfrachter handelt. Will man diese Verkehrsmittel, die unabhängig von den jeweils bei der Regierung und den Parlamentsmajoritäten herrschenden Meinungen über Wirtschaftspolitik alle Güter stets so billig verfrachten, wie mit den Selbstkosten verträglich ist und damit ein notwendiges Gegengewicht gegen die Verkehrspolitik der Eisenbahnen bieten, durch besondere Zölle belasten, so werden die Schiffer solche auf die Verfrachter und diese auf Konsumenten und Produzenten abwälzen müssen. Dann wird nicht nur die gewonnene Mehreinnahme durch Minderung der Steuerfähigkeit der betroffenen Gegenden aufgehoben, sondern auch die Konkurrenzfähigkeit wichtiger deutscher Erwerbszweige auf dem Weltmarkt durch die Frachtverteuerung ernstlich bedroht werden. Nur die Wasserwege können die billigen Frachtsätze für Massengüter liefern, deren unser Grofs- und Kleingewerbestand bedarf, um mit dem Ausland erfolgreich in Wettbewerb treten zu können.

Die Gründe für und gegen die Kanalprojekte[1], die, wie die Erbauung eines Wasserweges zwischen Lippe und Ems bereits um 1830 befürwortet wurden, hier gegeneinander abzuwägen, würde vollends zu weit führen. Was sich von der Schiffbarmachung einzelner Nebenflüsse des Rheins erwarten läfst, zeigt der Verkehrsaufschwung auf der Strecke Mainz-Frankfurt seit Kanalisierung des Untermains[2]. Abgesehen von der Thatsache, dafs die Verkehrsleistung auf dem Flusse 1893 auf das 119fache gegen 1882 stieg[3], hat auch die Benutzung der parallel laufenden Eisenbahnstrecken entschieden zugenommen, ein Beweis dafür, dafs die Inanspruchnahme der Schienenwege durch Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstrafse nicht leidet, sondern vielmehr gefördert wird.

Selbstredend können derartige Erweiterungen der Wasserstrafsen wie alle Veränderungen in den Verkehrsmitteln nicht ohne zeitweise Störungen im Wirtschaftsleben einzelner Kreise, nicht ohne Umwälzungen herkömmlicher Zustände vor sich gehen. Deswegen darf aber doch der Blick auf das Ganze nie verloren werden. Die Befreiung des Rheins, die Einführung der Dampfschiffahrt, die Umsetzung des Kleinbetriebs in Grofsunternehmungen liefsen sich nicht ohne schwere Opfer einzelner Interessentengruppen, nicht ohne harten Kampf gegen wider-

---

[1] Über die umfassenden Kanalprojekte zu Anfang des 19. Jahrhunderts vgl. Eichhoff, Analytischer Entwurf S. 4—6.

[2] Über das Kanalisierungsprojekt vgl. Puls, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains S. 12—36.

[3] Vgl. Puls, Der wirtschaftliche Wert der Mainkanalisierung S. 4 ff.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 114 Anm. 2; Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt S. 23, 24.



streitende Ansichten ermöglichen. So wurde die Geschichte der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert zur Geschichte des Ringens von Fortschritt mit Rückstand, des Sieges der Gesamtinteressen über den Vorteil von Einzelständen. Mögen die Verkehrsaufgaben, welche das 20. Säkulum bringt, ebenfalls opfermutige Förderer finden, die bereit und gewillt sind, sich den neuen Aufgaben anzupassen. Dann wird „der Segen bei unseren Wasserstrafsen niemals ausbleiben“.

Nachweis der Abkürzungen in den Citaten der Quellen und Litteratur.

I. Ungedruckte Quellen.

Von ungedruckten Quellen wurden die Aktenbestände des Mainzer Stadtarchivs und der Mainzer Handelskammer für die vorliegende Arbeit benutzt.

Die in Betracht kommenden Urkunden des Mainzer Stadtarchivs sind nicht registriert, auch gröfstenteils nicht näher geordnet, sondern nur nach dem hauptsächlichsten Inhalt in umfangreichen Bündeln zusammengenommen. Die wertvollste und umfassendste Ausbeute boten die zahlreichen unter dem Titel: „Akten über Handel und Verkehrswesen“ in Abteilung 127 vereinten Konvolute. Sie enthalten alles auf Handel und Verkehr bezügliche Material aus den Archivbeständen der Mainzer Mairie um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert, sowie der Mainzer Bürgermeisterei aus der Zeit von 1816 bis 1860. Meinungsaustausch der städtischen und staatlichen Behörden, Krahnen- und Zollrechnungen, Akten über Schiffer- und Steuerleute, Halfwesen oder Schiffszug, Schriftstücke über städtische Hafenangelegenheiten im weitesten Umfang, über Stromregulierung und Uferbauten, Wasserstandsverhältnisse, Brücken, Mühlen u. dergl. sind teils nach chronologischer Folge zu einzelnen Fascikeln zusammengenommen, teils wenig geordnet in umfangreichen Bündeln aufbewahrt. Genauere Verweise waren angesichts dieser Verhältnisse nicht angängig. Doch habe ich, soweit das verwertete Material in Fascikeln ruht, die unter besonderer Aufschrift Urkunden einer bestimmten Zeitspanne enthalten, solche Titelbezeichnungen beibehalten, um dem weitersuchenden Forscher wenigstens gewisse Anhaltspunkte zu geben. Es sind also beispielsweise unter der Bezeichnung „Rheinschiffahrtsakten 1817, 1818“, die Akten des Fascikels über Rheinschiffahrt der Jahre 1817 oder 1818 aus der Abteilung Handel und Verkehrswesen zu verstehen. Die Zufügung des Wortes „Dampfschiffahrt“ bedeutet, dafs die auf Dampfschiffahrt bezüglichen Konvolute gemeint sind. Wo eine nähere Bezeichnung der Aktenbündel fehlt, mufste ich mich mit der Angabe „Akten über Handel und Verkehrswesen“ als Fundort begnügen.

Neben den genannten Materialien kamen für die vorliegende Arbeit die nach Gewerben geordneten Zunftakten des Mainzer Stadtarchivs, vor allem die auf die „Mainzer Schiffergilde“ bezüglichen Aktenstücke in Betracht, die unter der Bezeichnung „Akten der Mainzer Schiffergilde“ citiert sind.

Mehr gelegentlich sind andere Abteilungen des Archivs, z. B. die „Akten über Militärwesen“, die „Budgetveranschlagungen der Stadt Mainz“ u. s. w. zum Belege herangezogen.



Die Aktenbestände der Mainzer Handelskammer sind chronologisch, nach dem Datum des Einlaufes, geordnet und paragraphiert, wobei jeweils zusammengehörige Schriftstücke unter einer Paragraphennummer vereint sind. Die Materialien von der Gründung der Kammer 1798 bis zum Jahre 1868 sind auf diese Weise als §§ 1—13031 bezeichnet. Ich durfte mich daher bei Verweisungen einfach mit der Angabe des Paragraphen, den das betreffende Schriftstück trägt, begnügen.

Schliefslich sei bemerkt, dafs M.St.A. als Mainzer Stadtarchiv, M.St.B. als Mainzer Stadtbibliothek, und A. d. M. H.K. als „Archiv der Mainzer Handelskammer" zu lesen ist.

II. Litteratur und gedruckte Quellen.

Aufsefs, Zölle und Steuern = Aufsefs, O. Frhr. v., Die Zölle und Steuern sowie die vertragsmäfsigen auswärtigen Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches; zum viertenmal bearbeitet (Separatabdruck aus den Annalen des Deutschen Reiches 1893). München und Leipzig, (G. Hirth) 1893.

Bemerkungen über den Octroivertrag = Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation, nebst einer historischen Einleitung über das Schiffahrtswesen des Oberrheins. Als Beitrag zu dem bevorstehenden Additionalvertrag. Heidelberg (Mohr und Zimmer) 1806.

Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt = Bettgenhaeuser, Richard, Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter (Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte, herausgegeben von Buchholz, Lamprecht u. a. Bd. II. Heft I). Leipzig (Duncker & Humblot) 1896.

Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz = Bockenheimer, K. G., Geschichte der Stadt Mainz während der zweiten französischen Herrschaft (1798—1814). Mainz (Fl. Kupferberg) 1890.

Bodmann, Annuaire statistique 1808 . . . = Bodmann, Ferdinand, Annuaire statistique du département du Mont-Tonnerre pour l'an 1808, 1809, 1810, 1811 (letzteres deutsch). Mainz (J. Wirth; Fl. Kupferberg) 1808—1811.

Bodmann, Code de police administrative = Bodmann, Ferdinand, Code de police administrative . . . oder Gesetzbuch der administrativen Polizei, oder Sammlung . . . . . . Zweiter Teil. Mainz (Fl. Kupferberg) 1810.

Böhtlingk, Der deutsche Zollverein = Böhtlingk, Arthur, Der deutsche Zollverein, das Karlsruher Polytechnikum und die erste Staatsbahn in Deutschland. Eine kulturhistorische Studie. Karlsruhe (Wilhelm Jahraus) 1899.

v. d. Borght, Die Rheinseeschiffahrt = van der Borght, R., Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt. Herausgegeben und mit einem Vorwort versehen von der Handelskammer zu Köln a. Rh. Köln (Selbstverlag der Handelskammer) 1892.

v. d. Borght, Verkehrswesen = van der Borght, R., Das Verkehrswesen (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften in selbständigen Bänden herausgegeben von Kuno Frankenstein I Bd. 7). Leipzig (C. L. Hirschfeld) 1894.

Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels = Borgius, Walter, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels. I. Geschichte des Mannheimer Getreidehandels. (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen, herausgegeben von C. J. Fuchs, G. v. Schulze-Gävernitz, M. Weber. II. Bd. 1. Heft.) Freiburg i. Br. (J. C. B. Mohr) 1899.

Braun und Weber, Verwaltungsrecht = Das Verfassungs- und Verwaltungsrecht des Grofsherzogtums Hessen. Auf Grund des Handbuchs der Verwaltungsgesetzgebung von Fr. Küchler,

bearbeitet von E. A. Braun und A. K. Weber. Darmstadt (Jonghaus) 1895.
Büsch, Schriften = Büsch, Johann Georg, Sämmtliche Schriften. 4 Bde. Wien (B. Ph. Bauer) 1814.
Camphausen, Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen = Camphausen, L., Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen. Köln (P. Schmitz) 1835.
Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens = Cohn, Gustav, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens. (System der Nationalökonomie III. Bd.) Stuttgart (F. Enke) 1898.
Daniels, Stapelrecht zu Köln und Mainz = Daniels, H., Über das Stapelrecht zu Köln und Mainz. Köln (Oedenkoven und Thiriart) 1804.
Denkschrift der Diligencenschiffer = Unterthänigste Denkschrift der vereinigten Grofsherzogl. Hessischen und Grofsherzogl. Nassauischen Diligencenschiffer; an das Grofsherzogl. Hessische Ministerium in Darmstadt. Mainz (J. Wirth) 1819.
Denkschrift des Mainzer Schleppdampfschiffahrtsvereins = Denkschrift des Verwaltungsrats des Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Vereins; an das Hohe Grofsherzogl. Hessische Ministerium in Darmstadt. Ohne Angabe des Druckorts 1856.
Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt = Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt mit besonderer Rücksicht auf bestehende Zölle und Abgaben. Berlin (gedruckt in der Deckerschen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei) 1856.
Denkschrift über die Ströme Memel ... Rhein = Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein. Bearbeitet im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1888.
Dienstordnung für den Rheinschiffer = Dienstordnung für den Rheinschiffer mit Einschlufs der Binnenschiffahrtsgesetze vom 15. Juni 1895. Ruhrort (C. H. Jacke) 1895.
Dufourny, Der Rhein = Dufourny, Alexis, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifarischen Bedeutung, übersetzt und ergänzt von J. Landgraf. Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1898.
Eckert, Mainzer Schiffergewerbe = Eckert, Christian, Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von Gustav Schmoller XVI, 3). Leipzig (Duncker & Humblot) 1898.
Eichhoff, Analytischer Entwurf = Eichhoff, J. J., „Generaldirektor des Rheinschiffahrtsoctroi“, Analytischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstromes. Mainz 1812.
Eichhoff, Darstellung des Rheins = Eichhoff, J. J., Topographisch-statistische Darstellung des Rheins mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schiffahrt und Handlung ..... Köln (Dumont-Schauberg) 1814.
Eichhoff, Pragmatische Darstellung = Eichhoff, Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Kongrefs-Comité für die Freiheit der Flüsse, sowie der Beratungen der in Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Central-Commission ..... Mainz (Fl. Kupferberg) 1819.
Eichhoff, Projet du Règlement définitif = Eichhoff, J. J., Projet du Règlement définitiv concernant la Navigation du Rhin, son Administration, sa Police, et les Droits à y percevoir; précédé du rapport général développent les principes et les motifs qui ont servi de base à ce travail. Mayence (Th. v. Zabern) 1817.
Eichhoff, Erläuternde Bemerkungen = Eichhoff, J. J., Erläuternde Bemerkungen zu der in der 147. Sitzung von dem Grofsh. bad. Bevollmächtigten bei der Central-Commission der Rheinschiffahrts-

angelegenheiten gehaltenen Präsidialrede. Bonn (gedruckt bei Fl. Kupferberg) 1819.

Eichhoff, Betrachtungen über den XIX. Artikel der Bundesakte = Eichhoff, J. J., Betrachtungen über den XIX. Artikel der deutschen Bundesakte nebst Andeutungen, wie im Gefolge desselben dem Handelsverkehr zwischen den verschiedenen Bundesstaaten Erleichterung zu verschaffen. Wiesbaden (L. Schellenberg) 1820.

Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft = Wörterbuch der Volkswirtschaft in zwei Bänden herausgegeben von Ludwig Elster. Jena (G. Fischer) 1898.

Ennen, Geschichte der Stadt Köln = Ennen, Leonhard, Geschichte der Stadt Köln, meist aus den Quellen des Kölner Stadtarchivs. 5 Bde. Köln und Neufs (Schwann) 1868 ff.

Graff, Die Rhein-Seeschiffahrt = Graff, August, Die Rhein-Seeschifffahrt. Im Auftrag von L. F. Osterrieth ausgearbeitet. Köln (Du Mont-Schauberg) 1890.

Gothein, Die Befreiung des Rheins = Gothein, Eberhard, Die Befreiung des Rheins im 19. Jahrhundert. (Mitteilungen für den Mittelrheinischen Fabrikantenverein 357—358.) Mainz (K. Theyer) 1900.

Gothein, Rheinschiffahrt = Gothein, Eberhard, Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. (Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst XIV, 3.) Trier (Fr. Lintz).

Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte = Gothein, Eberhard, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. (Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Zum 80. Geburtstag G. v. Mevissens.) Köln (Dumont-Schauberg) 1895.

Handelskammer zu Mainz = Die Handelskammer zu Mainz 1798 bis 1898; ein geschichtlicher Überblick zur Erinnerung an ihr hundertjähriges Bestehen; verfafst von P. Meesmann und W. Velke. Mainz 1898.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften = Handwörterbuch der Staatswissenschaften herausgegeben von Conrad u. a.; besonders Bd. 4 u. 5. 1892/1893.

Herman, Adrefsbuch 1823 ff. = Herman, H., „Generalsekretär der Rheinschiffahrts-Central-Commission zu Mainz“, Adrefshandbuch der Rheinschiffahrtsverwaltung für die Jahre 1823—1830. Mainz (J. Wirth) 1823—1830.

Herman, Topographie des Rheins = Herman, H., Topographie des Rheins von seinen Quellen auf dem St. Gotthardsberg bis zu seinen Mündungen in die Nordsee, zugleich als Fortsetzung des Adrefshandbuchs der Rheinschiffahrtsverwaltung für das Jahr 1825. Mainz (S. Müller) 1825.

Herman, Sammlung der Gesetze = Herman, H., Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschlufs vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Mainz (S. Müller) 1820.

Herman, Sammlung der Gesetze II = Herman, H., Sammlung der .... in Bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Erste Fortsetzung-Supplement. Mainz (S. Müller) 1831.

Herman, Vereinszolltarif = Herman, H., Vollständiger alphabetischer Vereinszolltarif, enthaltend ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller Waaren, mit Angabe ihrer Ein- und Ausgangsabgaben sowie der Rheinschiffahrtsgebühren .... Als Fortsetzung der Sammlung aller .... in Bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Mainz (Fl. Kupferberg) 1837.

Hügel, Manual für den Schifferstand = Hügel, D. M., Manual für den Handels- und Schifferstand. Mainz (Th. v. Zabern) 1835.

Hüpeden, Rheinhandel = Hüpeden, C. C. E., Vom Rheinhandel (A. L. Schlözers Statsanzeigen. Bd. I. Heft 1—4). Göttingen (Vandenhoek) 1782.

Jacobi, Rheinschiffahrt = Jacobi, Georg Arnold, Einige Worte über die Rheinschiffahrt. (Europäische Annalen von E. L. Posselt. Jahrgang 1803. 1. Bd.) Tübingen (J. G. Cotta) 1803.

Jahresberichte = Statistische Jahresberichte der Central-Commission für die Rheinschiffahrt 1835—1870. Jahrgang 1835—1839 in Steindruck. 1840 ff. in Buchdruck: 1840, 1841 Wiesbaden (L. Riedel); 1842—1860 Mainz (Fl. Kupferberg); 1861—1868 Mannheim (J. Schneider); 1869/70 Mannheim (Schatt u. Raisberger).

Klebe, Reise auf dem Rhein = Klebe, Reise auf dem Rhein durch die teutschen Rheinländer und die französischen Departements des Donnersberges . . . . vom Juli bis Dezember 1800. Bd. I und II. Frankfurt a. M. (Efslinger) 1801.

Klein, Geschichte von Mainz = Klein, Karl, Geschichte von Mainz während der ersten französischen Occupation 1792—1793. 2. Ausgabe. Mainz (V. v. Zabern) 1892.

Klüber, Kongrefsakten I—VI = Klüber, Johann Ludwig, Akten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815. Bd. I—VI. Erlangen (J. J. Palm u. E. Enke) 1815, 1816.

Klüber, Recht des deutschen Bundes = Klüber, Johann Ludwig, Öffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten. 3. Aufl. Frankfurt a. M. (Andreäische Buchhandlung) 1831.

Kölner Hafenfestschrift = Denkschrift der Stadt Köln zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen. Köln 1898.

Kohl, Der Rhein = Kohl, J. G., Der Rhein. Bd. 1 und 2. Leipzig (Brockhaus) 1851.

Kriele, Die Regulierung der Elbschiffahrt = Kriele, Martin, Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819—1821 (Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Strafsburg. Heft 13). Strafsburg (Karl J. Trübner) 1894.

Lehne, Übersicht der gegenwärtigen Lage des Departements vom Donnersberg = Lehne, Fr., Übersicht der gegenwärtigen Lage des Departements vom Donnersberg in Betreff des Handels und öffentlichen Unterrichts 1801 (Lehnes Gesammelte Schriften Bd. III). Mainz (J. Wirth) 1838.

Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs = Löper, Carl, Die Rheinschiffahrt Strafsburgs in früherer Zeit und die Strafsburger Schiffleut-Zunft. Strafsburg (Trübner) 1877.

Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland = Lotz, Walther, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Sechs volkstümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstrafsen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft. Leipzig (B. G. Teubner) 1900.

Martens, Recueil de traités = de Martens, G. F., Recueil de traités . . . . 8 Bde. 2. Ausg. Göttingen (Dieterich) 1817—1835.

Martens, Nouveau recueil = de Martens, G. F., Nouveau recueil de traités . . . . 6 Bde. Göttingen 1817—1842.

Martens, Nouveau recueil général = Martens, G. F., Nouveau recueil général de traités . . . . 13 Bde. Göttingen 1843 ff.

von Mayer, Deutsche Eisenbahnen = von Mayer, Arthur, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890. Bearbeitet nach Originalquellen. Bd. 1 u. 2. Berlin (W. Baensch) 1891.

Meidinger, Der Rhein = Meidinger, Heinrich, Der Rhein und seine schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle. (Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen mit statistischen Übersichten. II. Abteilung.) Frankfurt a. M. (Hermann) 1861.

Meyer, Staatsakten = Corpus Juris Confoederationis Germanicae oder Staatsakten für Geschichte und öffentliches Recht

des deutschen Bundes. Nach officiellen Quellen herausgegeben von Ph. A. G. von Meyer, ergänzt und fortgeführt von Heinrich Zoepfl. 3 Teile. Frankfurt a. M. (H. L. Brönner) 1858, 1859, 1869.

Mohr, Die Flöfserei auf dem Rhein = Mohr, S., Die Flöfserei auf dem Rhein. Mannheim (Ph. Walter) 1897.

Nau, Beiträge zur Kenntnis des Handels und der Schiffahrt = von Nau, B. S., „Königl. bayr. bevollmächtigter Kommissär für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bei der Central-Commission zu Mainz", Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt. Bd. I—III. Mainz (Fl. Kupferberg) 1818—1823.

Ockhart, Gesetzgebung = Ockhart, J. F., „Mitglied der provisorischen Verwaltungs-Commission und Inspektor der Rheinschiffahrt", Geschichtliche Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt des Rheins, mit Rücksicht auf die Beschlüsse des Wiener Kongresses für die künftige Verwaltung dieses Stroms und seiner Nebenflüsse. Mainz (Fl. Kupferberg) 1818.

Ockhart, Der Rhein = Ockhart, J. F., Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes, mit Beziehung auf dessen Schiffahrtsverhältnisse betrachtet. Ein Beitrag zur näheren Kunde der deutschen Flufsschiffahrt. Mainz (Fl. Kupferberg) 1816.

Oppenheim, Der freie deutsche Rhein = Oppenheim, H. B., Der freie deutsche Rhein. Geschichtliche und staatsrechtliche Entwicklung der Gesetzgebung des Rheins. Stuttgart und Tübingen (J. G. Cotta) 1842.

Puls, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains = Puls, O., Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein. Auf Grund der Akten und im Auftrage der Handelskammer zu Frankfurt a. M. dargestellt. Frankfurt a. M. 1879.

Puls, Der wirtschaftliche Wert der Main-Kanalisierung = Puls, O., Der wirtschaftliche Wert der Main-Kanalisierung und der Güterverkehr von Frankfurt a. M. Frankfurt a. M. (A. Neumann) 1888.

Rau, Volkswirtschaftspolitik = Rau, K. H., Grundsätze der Volkswirtschaftspolitik (Lehrbuch der politischen Ökonomie Bd. II). 5. Aufl. Leipzig und Heidelberg (C. F. Winter) 1863.

Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel = Reuleaux, F., Der Weltverkehr und seine Mittel. I. Rundschau über Schiffahrt, Landtransport und Welthandel. (Das Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien VII.) 8. Aufl. Leipzig und Berlin (O. Spamer) 1887.

Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse = Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich. Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung . . . . Herausgegeben von dem Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Grofsherzogtum Baden. Berlin (Ernst u. Korn) 1889.

Die Rheinzölle = Die Lasten des Handels und Verkehrs des Rhein- und Maingebietes. 1. Heft: Die Rheinzölle. Frankfurt a. M. (F. B. Auffarth) 1860.

Rhenus 1858 ff. = Rhenus, Jahrbuch für Handel, Schiffahrt und Industrie der Rheinländer herausgegeben von G. Schirges. I—V. Mainz (Fl. Kupferberg) 1858 ff.; Mannheim (J. Schneider) 1875.

Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr = Rigaud, J., Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr und das preufsische Eisenbahnnetz. Mit Rücksicht auf den Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses „Die Flufszölle betreffend". Frankfurt a. M. (C. Krebs-Schmitt) 1848.

Sax, Die Verkehrsmittel = Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. I u. II. Wien (A. Hölder) 1878, 1879.

Schanz, Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert = Schanz, Georg, Die

Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. (Studien über die bayerischen Wasserstrafsen.) Bamberg (C. C. Buchner) 1894.
Schirges, Der Rhein = Schirges, Georg, „Aktuar der Rheinschiffahrts-Centralkommission", Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntnis der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 samt allen ihren Supplementarartikeln, Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen und Instruktionen. Mainz (V. v. Zabern) 1857.
Schmoller, Social- und Gewerbepolitik = Schmoller, Gustav, Zur Social- und Gewerbepolitik der Gegenwart. Reden und Aufsätze. Leipzig (Duncker & Humblot) 1890.
Schmoller, Tucherbuch = Schmoller, Gustav, Die Strafsburger Tucher- und Weberzunft und das deutsche Zunftwesen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert. Strafsburg (Trübner) 1881.
Schmoller, Volkswirtschaftslehre = Schmoller, G., Grundrifs der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre. I. Teil. 1.—3. Aufl. Leipzig (Duncker & Humblot) 1900.
Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grofsen = Schmoller, G., Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grofsen und Preufsens überhaupt von 1680 bis 1786 (Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 8.—11. Jahrgang). Leipzig (Duncker & Humblot) 1884—1887.
Schmoller, Das preufsische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 = Schmoller, G., Das preufsische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Rektoratsrede vom 3. August 1898. Berlin 1898.
Schwabe, Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt = Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. (Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt; Verbandsschriften Nr. 44.) Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1899.
Sering, Geschichte der Eisenzölle = Sering, Max, Geschichte der preufsisch-deutschen Eisenzölle von 1818 bis zur Gegenwart. (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von G. Schmoller III, 3.) Leipzig (Duncker & Humblot) 1882.
Sommerlad, Rheinzölle = Sommerlad, Theo, Die Rheinzölle im Mittelalter. Halle a. S. (C. A. Kaemmerer) 1894.
Staffelrecht der Stadt Mainz = Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Mainz in geschichtlich-rechtlicher und polizeilicher Hinsicht dargestellt. 1814.
Staffelrecht der Stadt Mainz, Nachtrag = Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein . . . 1814.
Sympher, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland = Sympher, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland von 1875 bis 1895. (Separatabdruck aus der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1899.) Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1899.
Über die Freiheit der Rheinschiffahrt = Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Eine Beleuchtung zweyer zu Frankfurt erschienenen Schriftchen, besonders des Sendschreibens; als fernerer Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein 1815.
Trois Mémoires sur la navigation du Rhin = Trois mémoires sur la navigation du Rhin, présentés au Congrès à Vienne par la deputation de la ville de Mayence 1815. (Siehe Staffelrecht und Nachträge.)
Thalweg du Rhin = Le Thalweg du Rhin . . . . Über den Thalweg des Rheins in Hinsicht auf Grenze zwischen Frankreich und Deutschland; über die auf beiden Rheinufern angelegten Zölle,

Mauthen und die den zwei Städten Mainz und Kölln zustehende Stapelgerechtigkeit. Mayence (A. Crass) Vendémiaire, an X. (1802).

Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin—Hamburger Flufsschiffahrt = Toeche-Mittler, K., Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin—Hamburger Flufsschiffahrt. Zwei Beiträge zur preufsischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts. (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von G. Schmoller XI, 3.) Leipzig (Duncker & Humblot) 1891.

Über die Freiheit der Rheinschiffahrt = Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Ein Sendschreiben von *** an **. Frankfurt a. M. (B. Körner) 1815.

Verhandlungen der Generalversammlung d. D. G. für den Nieder- und Mittelrhein = Auszug aus den Verhandlungen der . . . . abgehaltenen . . . . Generalversammlungen der Aktionäre der Dampfschiffahrtgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein. 1840—1860.

Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer = Das wahre Verhältnis der Rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer. Frankfurt a. M. (C. Krebs-Schmitt) 1848.

Verordnung über die Postschiffe = Règlement pour la police des diligences d'eau . . . . Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Kölln . . . . Mayence (J. Wirth).

Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergilde = Règlement pour l'organisation de l'association des bateliers à Mayence. Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergesellschaft. Mayence (Ch. Fr. Pfeiffer) Vendémiaire an XIV (1806).

Vetter, Schiffahrt und Flötzerei auf dem Oberrhein = Vetter, J., Die Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein, sowie Geschichte der alten Schiffergesellschaften . . . . Karlsruhe (Braun) 1864.

Vortrag der Kölner Handelskammer = Vortrag der Handelskammer als Prospekt der zu errichtenden Preufsisch Rheinischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu Köln. Köln (Th. F. Thiriart) 1825.

Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens haben? = Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rheinschiffahrt und einem freieren Völkerverkehr spricht, haben? . . . . Frankfurt a. M. (Andreäische Buchhandlung) 1814.

Willgerodt, Die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins = Willgerodt, Die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins zwischen Strafsburg und Lauterburg. Ein Beitrag zur Entscheidung der Frage über die Notwendigkeit eines oberrheinischen Schiffahrtskanals . . . . Strafsburg (G. Fischbach) 1888.

Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt = Wirminghaus, A., Die Kölner Rheinschiffahrt im neunzehnten Jahrhundert. (Abdruck aus der Denkschrift zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen zu Köln.) Köln 1898.

With, Essai sur le jaugeage des bateaux = With, J. B., Essai sur le jaugeage des bateaux, présenté à la commission centrale de la navigation du Rhin. Mayence 1825.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt = Zeitschrift für Binnenschiffahrt, herausgegeben vom Centralverein für Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt (zugleich als Fortsetzung der „Mitteilungen des Centralvereins"). Jahrgang I ff. Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1894/95 ff.

Zimmermann, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik = Zimmermann, Alfred, Geschichte der preufsisch-deutschen Handelspolitik; aktenmäfsig dargestellt. Oldenburg und Leipzig (A. Schwartz) 1892.

Beilagen.



1.

Fahrpreise der Mainzer „Diligencen-Entreprise“ für den Mittelrhein im Jahre 1803.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Diligences par eau. Entreprise Faust.

Prix des places:

		Argent de France		Argent d'Empire	
		frs.	cs.	fl.	kr.
De Mayence à	Eltville	—	75	—	21
	Bingen	1	50	—	42
	Bacharach	2	25	1	2
	St. Goar	3	—	1	23
	Boppard	4	50	2	5
	Coblence	6	—	2	45
	Neuwied	7	25	3	20
	Andernach	7	50	3	30
	Linz	8	50	3	54
	Remagen	9	—	4	7
	Bonn	10	50	4	52
	Cologne	12	—	5	30

Les militairs, ouvriers et autres ne pouvent payer le prix ordinair ne payent que la moitié.

2.

Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions rélatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions contenues dans la lettre de Mr. le Préfet de la Roër à Mr. le Sous-Préfet de Cologne, du 20. février 1813.

1re Question: Est il indispensable de conserver sur tout le course du Rhin la distinction établie par la Convention entre la grande et la petite navigation?

Réponse: La distinction entre la grande et la petite navigation pourrait être supprimée, pourvu que la surveillance exclusive de toutes les deux fût confiée aux autorités locales, comme elle l'était avant l'établissement de l'octroi de navigation. Alors il serait de l'intérêt du commerce que toutes les branches de la navigation fussent assujetties à de certains règlements de police que les autorités locales jugeraient à propos d'établir de concert avec le commerce.

Les règlements devraient varier suivant les localités des villes pour lesquelles ils seraient adoptés, mais il y aurait un principe général et fondamental qui serait commun à tous, ce serait de statuer quê chaque partie de la navigation fût exploitée exclusivement par des associations de bateliers, c'est-à-dire par des bateliers spécialement affectés à telle ou telle partie de la navigation, dont le nombre ne pourrait pas excéder les besoins du commerce. Les motifs de cette mesure dont la nécessité est généralement sentie de tous les commerçants seront développés plus amplement ci-dessous sous le No. 4.

2ème Question: La grande navigation doit-elle continuer de s'exploiter exclusivement par les corporations actuellement existantes sous le titre d'associations de bateliers? Quel inconvénient, ou quels avantages résulteraient du maintien ou de la suppression de ces corporations?

Réponse: D'après ce que nous venons de dire, la navigation de Cologne pour Mayence et pour la Hollande et vice versa cesserait d'être appellée la grande navigation puisqu'il n'y aurait plus de distinction entre la grande et la petite navigation, mais elle devrait continuer à être exploitée exclusivement par les corporations actuellement existantes sous le titre d'associations, sauf les modifications dont elles sont reconnues susceptibles.

La suppression de ces corporations, ou pour parler en d'autres termes, la liberté absolue de la navigation entraînerait de graves inconvénients comme nous verrons plus bas sous le No. 4.

3ème Question: L'intérêt bien entendu du commerce exige-t-il la conservation du droit de relâche forcée, dont jouissent les ports de station de Cologne et de Mayence? Ce droit n'est-il pas une concession de faveur, toute entière au profit de ces deux villes plutôt qu'une garantie donnée au commerce pour la sûreté des expéditions? Si le régime des eaux du fleuve ne permet pas de le parcourir dans toute son étendue avec des bateaux de mêmes dimensions, n'est-il pas naturel de croire que les commerçants et les bateliers guidés par leur intérêt personnel ou le soin de leur propre sûreté n'ont pas besoin d'être astreints au changement d'embarcations par des dispositions réglementaires? Peut-on penser enfin que si le droit

de relâche forcée n'existait pas, les bateliers offriraient et le commerce accepterait des embarcations reconnues dangereuses pour telle ou telle navigation?

Réponse: L'intérêt bien entendu du commerce exige la conservation du droit de relâche. Les principaux avantages que le commerce en général peut retirer du droit de relâche consistent dans la modicité du prix du fret, dans la promptitude et la sûreté des expéditions. C'est le droit de relâche, qui provoque dans les ports de Cologne et de Mayence ce concours de bateaux de toute grandeur, cette réunion toujours renaissante de marchandises pour différentes déstinations qui assurent à la fois au négociant et au batelier les occasions et la faculté d'alimenter leur industrie et leur activité, qui fournissent au premier toutes les facilités désirables pour la réexpédition prompte et sûre des marchandises, procurent au dernier des charges de retour capables de le dédommager de pertes casuelles, le mettent en état d'établir le prix du fret à un taux raisonnable, et en le faisant prospérer donnent aux négociants indigènes et étrangers une garantie solide contre les revers de la fortune et contre l'immoralité.

Nous ne disconvenons pas que les grandes embarcations, dont on se sert actuellement pour la navigation entre Cologne et la Hollande, et qui ne peuvent guère remonter le Rhin au delà de Cologne, pourraient être remplacées par des embarcations d'une moindre contenance et propres à franchir toutes les parties du Rhin depuis Amsterdam jusqu'à Strasbourg, mais nous doutons beaucoup que ce chargement soit conforme à l'intérêt bien entendu du commerce, puisqu'en multipliant le nombre des embarcations on multiplie nécessairement les frais de navigation et qu'on se trouve par là dans la nécessité d'augmenter le prix du fret. Il est de fait qu'un chargement de 6,000 quintaux par exemple destiné d'Amsterdam pour Cologne peut être transporté sur une seule embarcation à beaucoup moindre frais que s'il était partagé sur 4 ou 5 embarcations et que le surplus de dépenses dans ce dernier cas excéderait de beaucoup les frais de rechargement dans les ports de Cologne et de Mayence. Il est donc de l'intérêt du commerce que le transport de la Hollande pour Cologne et vice versa se fasse sur des embarcations d'une contenance de 5 à 6 mille quintaux et comme ces bateaux ne peuvent guère remonter le Rhin au delà de Cologne à cause de la moindre profondeur des eaux et à raison des nombreux rochers et bancs de sable, dont le lit du fleuve est parsemé audessus de Cologne, il est encore de l'intérêt du commerce que le droit de relâche soit conservé dans cette dernière ville, afin de prévenir les malheurs que la navigation de ces bateaux au delà de Cologne pourrait faire naître et de leur ménager en même temps un chargement de retour pour la Hollande.



Nous avons dit que ce droit de relâche contribuait également à la promptitude et à la sûreté des expéditions. En effet, les chargements se complètent beaucoup plus vite là où il y a constamment une grande réunion de marchandises et la sûreté des expéditions doit gagner infiniment, lorsqu'elles sont confiées à des embarcations appropriées à la partie du Rhin qu'elles ont à parcourir et à des bateliers qui connaissent parfaitement cette même partie du fleuve et qui, par leur fortune et leur moralité, fruits d'une subsistance assurée, ont su mériter la confiance du commerce.

D'ailleurs il parait conforme à l'intérêt du commerce qu'il y ait sur le Rhin des points de relâche où les marchandises, après avoir parcouru une certaine distance, soient visitées et rechargées. Cette remarque s'applique principalement aux huiles, et autres liquides sujets au coulage, ainsi qu'aux tabacs, grains, millet et autres marchandises de cette nature, qui, sujettes au dépérissement que produit la fermentation, ne doivent pas séjourner trop longtemps sur le même bateau.

L'usage peu fréquent que l'administration des droits réunis a fait de la latitude qu'elle avait de faire dépasser à ses tabacs le port de Cologne, sans y rompre charge, parait venir à l'appui de ce que nous venons d'avancer; elle aurait sans doute profité plus souvent de cette latitude, si elle y avait trouvé son avantage.

Au reste si la navigation du Rhin n'offre pas dans ce moment cette modicité du prix du fret et cette célérité du transport que nous regardons comme des conséquences immédiates du droit de relâche, les causes s'en trouvent évidemment dans la stagnation générale de la navigation et dans le système de l'administration adopté par le directeur de l'octroi du Rhin. En effet, la détresse où se trouvent les bateliers par suite de la guerre maritime et du nombre prodigieux de ceux qui composent les associations de bateliers est portée à un tel point, qu'il n'est pas difficile de stipuler le prix du fret beaucoup audessous du taux fixé par la direction. L'administration des droits réunis et celle des salines, ayant toujours de quoi composer de suite un chargement complet et n'étant pas assujetties au tour de rôle, ont surtout des moyens puissants d'obtenir le plus bas taux du fret qui soit possible dans ces circonstances, puisque les bateliers préfèrent de transporter à des prix extrêmement modiqués le sel et le tabac qui font aujourd'hui les principaux objets de transport sur le Rhin, plutôt que d'attendre leur tour de rôle pendant un espace de 15 à 18 mois. Ce serait donc à tort qu'on voudrait attribuer au droit de relâche les graves inconvénients, qui affectent aujourd'hui la navigation du Rhin: ces inconvénients n'ont paru que depuis les prohibitions qui ont frappé la

navigation et surtout depuis l'administration actuelle de l'octroi de ce fleuve; le droit de relâche au contraire existe depuis des siècles, et il faut qu'il ait été utile au commerce, parceque sans cela deux villes isolées, n'auraient pu le soutenir contre les efforts réunis de leurs voisines. Qu'en attendant la régénération du commerce, l'on s'attache donc à faire disparaître, non par des moyens violents, mais par des mesures sages, les abus dont se plaignent les négociants indigènes et étrangers, et l'on verra que le droit de relâche aura toujours les mêmes avantages, que depuis son origine il n'a cessé de présenter au commerce.

Mais ces avantages ne sont pas les seuls qui découlent du droit en question. Le gouvernement français n'a pas moins d'intérêt à conserver un droit qui lui donne une forte garantie contre les spéculations de la fraude, tant par rapport aux douanes que relativement aux droits de navigation qu'il perçoit sur les deux rives du Rhin.

Le droit de relâche en assujettissant toute embarcation à rompre charge à Cologne et à Mayence, sous la surveillance de l'administration des douanes, donne au gouvernement le moyen le plus efficace de vérifier le chargement de ces bateaux, ce qui serait très difficile, sans en opérer le déchargement complet. Or supposons que le droit de relâche soit supprimé, quelle facilité dangereuse n'en résulterait pas, pour les spéculations de la fraude? Elle pourrait, par exemple, simuler un chargement de vins, de meubles ou de tout autre objet difficile à remuer sur un point quelconque de la rive droite du Rhin, elle pourrait cacher sous ce chargement tel ou tel objet de contrebande et le conduire impunément sur tout le cours du Rhin, jusqu'à l'endroit qui lui paraîtrait le plus propre à verser cette marchandise prohibée dans l'intérieur. Le droit de relâche, au contraire ôte cette possibilité à la fraude, et si le gouvernement a déjà jugé nécessaire de fixer sur le Rhin, les points où il est permis aux barques d'aborder, à plus forte raison pourrait-il maintenir le droit de relâche, pour se garantir de la fraude, qu'on pourrait faire par le moyen de grandes embarcations.

Ce que nous venons de dire des douanes s'applique également à l'octroi du Rhin. Le contrôle principal que le gouvernement a établi à Cologne et à Mayence, pour la perception de cet octroi, manquerait son but, si les bateliers n'étaient plus astreints au déchargement dans les ports de stations.

D'ailleurs, il importe à l'Empire français, d'avoir sur certains points de la ligne du Rhin, une réunion imposante de bateaux, d'une vaste capacité qu'il est essentiel de fixer sur la rive gauche plutôt que sur la rive droite. Or cette réunion, suite nécessaire du droit de relâche, n'aurait plus lieu si ce

droit venait à être supprimé, puisque les grandes embarcations, qui rassemblent aujourd'hui tous les avantages de la capacité et de la solidité, seraient alors remplacées par une foule de petites barques qui, partagées sur toute la longueur du fleuve, n'offriraient pas au gouvernement ces grands moyens de transport, que peuvent nécessiter les circonstances.

Enfin, si le droit de relâche venait à être supprimé, il est facile à prévoir que les villes de la rive droite du Rhin, telles que Dusseldorff, Francfort et Mannheim s'empareraient de la presque totalité des expéditions qui se feraient par le Rhin; la liberté dont les villes de la rive droite jouissent, par rapport aux douanes, aux droits réunis et au contrôle des droits de navigation, et la sécurité, qui en résulte, pour les marchandises, devraient naturellement porter les négociants français et étrangers à en confier l'expédition aux négociants de la rive droite, préférablement à ceux de la rive gauche, et dèslors l'activité d'une population nombreuse, occupée au chargement, au déchargement et à la conduite des bateaux, à la manipulation continuelle des marchandises et aux autres accessoires de la navigation, l'emploi et le virement de fonds considérables et tous les autres émoluments attachés au commerce d'expédition seraient perdus pour les habitants de Cologne et de Mayence. Or il est, sans doute, de l'intérêt du gouvernement de conserver aux habitants de ces deux villes, les moyens d'existence dont ils jouissent, et qui les mettent à même de supporter les charges qu'il leur impose.

Mais, dira-t-on, le droit de relâche est inconnu sur les autres fleuves de l'Empire, pourquoi serait-il donc nécessaire de le maintenir sur le Rhin, et de rendre tributaire de deux villes, non seulement le commerce d'Allemagne et de la Suisse, mais encore celui de tous les départements français limitrophes du Rhin?

Nous allons répondre à cette objection. Le Rhin forme dans presque toute la longueur de son cours, la frontière entre l'Empire français et les Etats de la Confédération du Rhin. Cette circonstance particulière a fait naître sur le Rhin deux établissements qu'on ne trouve pas sur les autres fleuves de l'intérieur; ce sont 1° la douane, 2° l'octroi de navigation. Or nous avons déjà observé que sous ce double rapport, il était essentiel de conserver le droit de relâche, dont jouissent les villes de Cologne et de Mayence.

L'Allemagne ne pourra pas se plaindre du maintien de ce droit, puisqu'elle exerce le même droit sur le Danube à Ratisbonne, Ingolstadt et Passau, sur l'Elbe à Magdebourg et Hambourg, sur le Weser à Minden, à Brême, — enfin sur l'Oder à Breslau et Francfort et que la ville de Leipzic joint même du droit d'obliger tout conducteur de marchandises qui se trouve dans une étendue de 15 lieues de circonférence de

prendre la route de Leipzic non seulement pour y décharger ses marchandises, mais encore les y rendre à ses négociants. Si les négociants français sont obligés de reconnaître tantôt le droit de relâche, tantôt celui d'étape aussi souvent que leurs relations les portent sur le Danube, sur le Weser, ou dans les environs de Leipzic, les négociants allemands ne peuvent pas trouver de justes motifs de plaintes dans le droit de relâche exercé de temps immémorial par les villes de Cologne et de Mayence.

Quant aux villes françaises situées le long de la rive gauche du Rhin, il n'y a que celle de Coblentz qui se soit plainte du maintien de ce droit. Cependant ses plaintes nous paraissent moins fondées que par sa situation sur la rive gauche du Rhin, elle ne parait pas être appelée à partager avec les villes de la rive droite, les dépouilles des villes de Cologne et de Mayence, en cas que le droit de relâche vint à être supprimé; ce qu'il y a de certain, c'est que les avantages qu'elle pourrait retirer de la suppression de ce droit ne compenseraient pas de beaucoup les préjudices immenses qui en résulteraient pour la ville de Cologne et pour les bateliers qui exploitent la navigation du bas Rhin. Ceux-ci ont dépensé plus de deux millions pour la construction de leurs bateaux, lesquels deviendraient inutiles, si le droit de relâche venait à être supprimé, celle-là a consacré des sommes considérables à la construction de magasins, de quaies, de grues etc. L'établissement du port franc lui a coûté des sommes énormes et l'achèvement de la gare lui en coûtera de plus grandes encore. Il sera même très difficile d'achever cette gare aux frais de la ville, si la suppression du droit de relâche lui ôtait un des principaux moyens de faire face à ses dépenses d'autant que le commerce devrait, dans cette hypothèse, demander une réduction considérable des droits de grue. Peut-on croire que le gouvernement, toujours animé d'une sollicitude particulière pour les habitants de ses bonnes villes, voulût anéantir, par l'abolition du droit de relâche, tous ces grands établissements et tous les bienfaits, dont il a comblé la ville de Cologne, et saper ainsi la prospérité d'une ville, redevable à ce droit, de la plus grande partie de son aisance, de son lustre et de sa célébrité? Peut-on penser enfin, qu'après avoir soutenu ce droit pendant que la moitié de l'octroi du Rhin appartenait à l'Empire germanique, qu'après l'avoir consolidé par un acte public, enfin qu'après les assurances formelles que Sa Majesté a daigné nous donner, lorsque nous eûmes le bonheur de la posséder dans l'enceinte de nos murs, le gouvernement français voulût aujourd'hui, où il est maître absolu de la navigation et de l'octroi du Rhin, sacrifier si légèrement un droit acquis par les armes et cimenté par les traités, non pour donner au commerce des autres villes de la rive gauche du Rhin des

avantages que leur position leur refuse, mais uniquement pour mettre quelques villes de la rive droite à même de remplacer les villes de Cologne et de Mayence dans les annales du commerce du Rhin?

4ème Question: Le prix du fret doit-il continuer à être soumis à une taxation officielle? Cette taxation n'est-elle pas une entrave pour le commerce, et ne serait-il pas plus convenable et plus juste, que le prix du fret se réglât de gré-à-gré entre les bateliers et l'expéditeur? Cette mesure en laissant à l'expéditeur la liberté de choisir le batelier qui lui ferait les conditions les plus favorables, entraînerait nécessairement la suppression du tour de rôle; mais ne serait-ce pas le moyen de simplifier la police du fleuve et d'ôter tout prétexte de plainte à l'un et à l'autre intérêt?

Réponse: Le prix du fret devrait continuer à être soumis à une taxation officielle. Le transport des marchandises devrait continuer de se faire au tour de rôle; mais cette taxation officielle devrait se faire, et ce tour de rôle devrait être surveillé par l'autorité locale de concert avec les chambres de commerce. Car supposons, qu'affranchi de toute disposition réglementaire, le négociant ait la faculté de charger ses marchandises sur telle ou telle embarcation, et de stipuler le prix du fret, comme il pourrait en convenir avec le batelier, qu'en résultera-t-il? Pour s'assurer la préférence sur ce nombre prodigieux de concurrents qui voudraient exploiter la navigation du Rhin, le batelier devrait accepter les conditions que lui ferait le négociant. La cupidité de quelques individus ne tarderait pas à profiter de cette circonstance, pour ravaler les prix du fret au dessous du taux nécessaire pour la subsistance des bateliers et pour l'entretien des embarcations; ceux-là s'écraseraient donc l'un l'autre, celles-ci tomberaient en ruine et bientôt la navigation du Rhin, ne serait plus exploitée que par une foule de bateliers affamés qui, dans l'état du dénuement et d'immoralité auquel ils se trouveraient réduits, ne pourraient présenter aucune garantie au commerce.

Les négociants eux-mêmes ne tarderaient pas à être dégoutés de cette liberté à défaut d'une taxation générale et uniforme du prix du fret; ils se verraient continuellement dans le cas de stipuler séparément le prix du fret, pour chaque partie de marchandises qu'ils auraient à expédier. Ils se verraient obsédés du matin au soir d'une foule de bateliers qui leur raviraient bien des moments précieux, et après [illegible] ils se verraient exposés aux reproches de leurs correspondants auxquels un autre expéditeur moins humain envers les bateliers aurait fait des conditions plus avantageuses dans l'intention de s'emparer de leur confiance exclusive.

Les gros négociants, qui auraient des parties considérables de marchandises à expédier, pourraient même obtenir le

transport à des conditions plus avantageuses que le petit commissionnaire, qui n'aurait que quelques collis à expédier; ceux-là pourraient même faire partir de suite des cargaisons entières, tandis que celui-ci serait forcé d'attendre jusqu'à ce qu'il plût au batelier de partir pour sa destination. Les expéditions sur le Rhin, pour le compte de négociants français, allemands, suisses ou hollandais, ne manqueraient donc pas de se concentrer peu à peu entre les mains d'un petit nombre de négociants, parceque les commerçants étrangers adresseraient de préférence leurs commissions aux maisons qui seraient à même d'accélérer les expéditions et d'économiser les frais, et il en naîtrait une espèce de monopole qui entraînerait non seulement des contestations et des animosités sans nombre; mais encore la ruine de plusieurs maisons.

Ce n'est pas tout: Le gros négociant lui-même, à moins qu'il ne puisse composer une cargaison entière, dépendra de son côté du batelier, lequel pour retrouver sur la quantité de son chargement ce qu'il a perdu sur le taux du fret restera un temps infini dans le port sans que le négociant puisse l'astreindre au départ; car quelles que soient les stipulations que les negociants chargeurs pourraient faire avec les bateliers relativement au départ, le seul moyen coërcitif qu'aurait le négociant contre le batelier qui ne s'y conformerait pas, serait l'intervention de l'autorité judiciaire, et tout le monde sait que les formes lentes d'une telle intervention ne sont guères propres à accélérer les expéditions.

De tout ce que nous venons de dire, il résulte qu'une liberté illimitée des chargements sur le Rhin, serait un présent funeste qui ne tournerait qu'au préjudice de ceux, auxquels il serait accordé, et qu'une police uniforme et sagement combinée serait infiniment préférable dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

Quant aux dispositions réglementaires qui devraient composer cette police nous nous en référons au projet de règlement que nous avons l'honneur de joindre à la présente.

5ème Question: Quelles sont les améliorations donc le système de perception de l'octroi du Rhin, peut être susceptible?

Reponse: Les améliorations désirées de la part du commerce de Cologne, se réduisent à peu près aux trois points suivants:

1° Les marchandises embarquées dans le port de Cologne sous les yeux du contrôleur de station, doivent payer l'octroi de navigation jusqu'au dernier centime; il n'en est pas ainsi dans les ports intermédiaires, où il n'y a pas de contrôleurs de station et où à défaut de balances, les percepteurs s'en-tiennent simplement aux déclarations des bateliers. Il est clair que cette perception moins rigoureuse des droits donne aux

négociants expéditeurs de ces endroits intermédiaires, des avantages qui les mettent à même d'effectuer le transport à meilleur marché que les négociants de Cologne. Il importe donc et au trésor public et aux négociants des villes de station, que la même sévérité soit observée dans tous les bureaux des deux rives du Rhin.

2° Pour éviter le droit d'octroi qui se perçoit au bureau de Cologne et d'autres gênes et dépenses qui y attendent le commerce, les négociants du haut et du bas Rhin font prendre à une grande partie de leurs marchandises la route établie par terre entre Zundorff et Mulheim. Par ce détour, le trésor public est frustré du droit d'octroi qu'il aurait perçu sur ces marchandises à Cologne, les commerçants de cette ville se trouvent privés du bénéfice de la commission, et les bateliers de la grande navigation de celui du transport. C'est pour prévenir ces pertes qu'il serait à désirer que les bureaux succursaux fussent établis à Zons et à Bonn, ou que du moins toutes les cargaisons venant de Mulheim, Hittorff, Zundorff et des autres endroits intermédiaires entre Linz et Düsseldorff, fussent obligés de payer en passant dans les eaux de Düsseldorff et de Linz, les droits qu'elles auraient soustraits au bureau de Cologne.

3° Comme la navigation de la Meuse, n'est assujettie à aucun droit, tandis que l'octroi établi par la convention pèse très sensiblement sur la navigation du Rhin, les négociants expéditeurs de la Meuse jouissent, sous ce rapport, d'une supériorité marquée sur les negociants du Rhin. En effet, pour éviter la plus grande partie des droits que les marchandises transportées sur le Rhin, doivent payer depuis Strasbourg, jusqu'en Hollande, ainsi que les lenteurs qui affectent notre navigation, les négociants du midi et de l'intérieur de la France préfèrent la navigation de la Meuse à celle du Rhin, pour l'expédition des vins et autres marchandises qu'ils envoyent au Nord; c'est donc dans l'intérêt général du commerce du Rhin, que nous désirons qu'il soit établi sur la Meuse des bureaux d'octroi pareils à ceux établis sur le Rhin, ou que l'octroi de ce dernier fleuve soit réduit à un taux aussi modéré que possible.

Cologne le 10. Mars 1813.

Pour copie conforme les membres de la chambre de commerce

S. J. Moll
Henri Merkens
George Henri Koch.

3.

Projet de Règlement sur la police de la navigation du Rhin.

Pièce jointe aux réponses que la Chambre de commerce de Cologne a faites aux questions contenues dans la lettre de Mr le Préfet du 20 février 1813.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Projet de Règlement et Observations.

§ 1.

Il n'y aura plus de distinction entre la grande et la petite navigation du Rhin. Toutes les parties de cette navigation seront exploitées exclusivement par autant d'associations de bateliers le nombre, desquels ne pourra pas excéder les besoins du commerce. Les règlements sur ces différentes associations seront faits sur la proposition des chambres de Commerce par M. M. les Maires des villes où les chargements s'opèrent et approuvés par M. le Préfet du département.

Observations: Les motifs qui ont fait établir les associations des bateliers pour la grande navigation et qui consistent principalement à activer les expéditions, à ne pas surcharger la navigation, et à donner une garantie au commerce, militent également et à plus forte raison pour le maintien des associations de bateliers, qui existent déjà et qui ont existé de temps immémorial pour l'exercice de la petite navigation, par exemple de celle entre Cologne et Wesel, entre Cologne et Dusseldorff etc. Nous avons dit à plus forte raison, parceque les chargements de la petite navigation ne se complétent pas dans le cours ordinaire des choses, aussi promptement que ceux de la grande navigation et qu'il est par conséquent d'autant plus nécessaire de n'y admettre qu'un certain nombre de bateliers et de leur prescrire un terme de chargement. L'article 20 de la convention veut, que la petite navigation soit libre pour tous les bateliers des deux rives pourvû qu'ils soient munis d'une autorisation pour naviguer délivrée sous l'autorité de leurs souverains respectifs, mais nous sommes persuadés que cette disposition, si elle était mise en exécution, attirerait une foule si prodigieuse de bateliers sur les différentes branches de la petite navigation que la ruine de tous en serait la suite inévitable et qu'on ferait tomber par cela seul des institutions consacrées par l'expérience des siècles et reconnues utiles et nécessaires à la prospérité des rélations commerciales, qui unissent les différentes villes du Rhin.

Au reste, nous ne nous arrêterons pas içi à démontrer que par suite des dispositions de la direction générale de l'octroi du Rhin la grande navigation est mondée d'une foule de

bateliers extrêmement disproportionnée à la quantité des transports qui se font aujourd'hui sur le Rhin, même de ceux qui pourraient se faire dans les temps plus florissants. Il est généralement connu, que ces bateliers ne sont appelés au chargement que tous les 15 ou 18 mois, et que le bénéfice qui leur reste après ce voyage n'est point suffisant pour les faire vivre pendant un si long espace de temps. Aussi une très grande partie de ces bateliers est déjà réduite à la misère et à la mendicité, tandis que les autres un peu plus fortunés doivent sacrifier ce qu'ils ont gagné dans les années d'abondance, pour avoir de quoi subsister avec leurs familles.

§ 2.

Les chargements se feront au tour de rôle, qui sera réglé par l'ordre d'arrivée des bateliers de sorte que celui qui arrivera le prémier avec son embarcation dans un port quelconque du Rhin y sera inscrit le prémier au tour de rôle, la même marche sera suivie dans les ports d'Amsterdam, de Rotterdam et de Dort.

Observations: La célérité des expéditions ne pourra que gagner à cet ordre des choses, puisque le batelier sera stimulé par son propre intérêt à faire son voyage avec toute la célérité possible pour être d'autant plutôt inscrit au tour de rôle du port, pour lequel son chargement est destiné; mais il faudrait, que la même règle fût observée dans les ports de la Hollande, parce que l'industrie du batelier serait nécessairement entravée, s'il devait se trouver tel mois et tel jour dans le port d'Amsterdam, de Rotterdam ou de Dort pour y commencer son chargement, ainsi que le veut le tour de rôle actuellement établi en Hollande.

§ 3.

La navigation entre Cologne et Amsterdam sera séparée d'avec celle entre Cologne, Rotterdam et Dort; chacune de ces branches de navigation aura des bateliers particuliers, dont le nombre sera déterminé par le règlement, dont il est parlé ci-dessus § 1.

Observations: Les embarcations construites pour la navigation entre Cologne, Rotterdam et Dort ne sont pas propre à celles entre Cologne et Amsterdam, tandis que celles appartenantes aux bateliers d'Amsterdam sont propres à l'une et à l'autre. D'ailleurs le commerce aime mieux à traiter avec un certain nombre de bateliers qui lui soient connus depuis nombre d'années et que l'expérience a rendus dignes de sa confiance. Enfin les bateliers connaissent mieux la partie du Rhin qu'ils ont à parcourir, lorsque ces deux branches de navigation sont séparées que lorsque l'une est confondue

avec l'autre. Il est donc plus conforme et à l'intérêt du commerce et à l'équité que l'ancien ordre des choses soit rétabli et que la navigation entre Cologne, Rotterdam et Dort ne soit pas exploitée par les mêmes bateliers qui exploitent celle entre Cologne et Amsterdam.

§ 4.

Il n'y aura ni maximum, ni minimum des chargements, les bateliers pourront charger jusqu'à concurrence de la capacité de leurs embarcations, pourvu qu'ils ne les surchargent pas de manière à compromettre la sûreté des marchandises, mais ces chargements ne pourront durer que 8 jours; passé ce délai il sera défendu aux maîtres de grue de charger quoi que ce soit sur l'embarcation du batelier, dont le tour de rôle vient d'expirer. Il sera néanmoins accordé aux bateliers deux autres jours pour régulariser les papiers relatifs à leur chargement. Cette besogne faite, ils seront obligés de partir qu'elle que soit la quantité des marchandises, qui composent leurs cargaison.

Observations: Pour accélérer les expéditions il fut statué par l'art. 18 de la convention, qu'aussitôt qu'il y aurait dans le port de Cologne assez de marchandises pour composer une cargaison de 9000 Myriagr. en descendant ou de 7500 Myriagr. en remontant, ces marchandises seraient chargées de suite sur l'embarcation que le tour de rôle indiquerait, et que le maître-batelier de cette embarcation la ferait partir sans le moindre délai à peine d'être exclus de l'association etc. etc.

Il s'en faut beaucoup que cette disposition soit conforme à l'intérêt du commerce et de la navigation, car

1re la proportion établie entre les chargements pour le bas-Rhin et ceux pour le haut-Rhin n'est pas juste, vû que la capacité des embarcations employées sur le haut-Rhin est à celle des embarcations, dont on se sert sur le bas-Rhin comme 1. à 3. Au lieu de 7500 Myriagr. il fallait donc fixer le minimum des chargements pour le haut-Rhin à 3000 Myriagr.

2re Cette disposition n'a aucun égard à la quantité plus ou moins grande des marchandises, qui se trouvent momentanément dans les villes de station à la destination du haut- et du bas-Rhin. Il est cependant conforme à l'équité et à l'intérêt général que les bateliers puissent charger une plus grande quantité, lorsqu'il y a affluence que lorsqu'il y a pénurie de marchandises.

De l'exécution litérale de l'art. 18 précité il devrait donc résulter

a) que les bateliers du bas-Rhin seraient ruinés sans ressource parceque la capacité de leurs embarcations étant ordinairement de 25 à 30 mille Myriagrammes, le bénéfice qui résulterait d'un chargement de 9000 Myriagrammes

déduction faite de tous les frais ne serait pas suffisant pour les faire subsister;

b) par contre si les bateliers chargeant à Cologne pour Mayence peuvent séjourner dans le port de Cologne jusqu'à ce que leur chargement soit composé de 7500 Myriagr. les expéditions commerciales doivent éprouver des lenteurs sans nombre. Il est vrai que dans les temps florissants de la navigation il n'est pas difficile de porter le chargement de ces bateliers dans l'espace de 8 jours à la quantité de 7500 Myriagr., mais il n'est pas moins vrai qu'aujourd'hui où la navigation du Rhin est réduite audessous du quart de ce qu'elle était antérieurement il faut souvent un espace de 4 à 6 semaines pour avoir de quoi composer un chargement de 7500 Myriagr. pour Mayence.

Aussi la direction général de l'octroi du Rhin, loin d'insister sur l'exécution litérale de l'art. 18 permit-elle aux bateliers de charger tant qu'il leur plaisait, il n'y a pas d'exemple qu'elle ait forcé un batelier de partir et pourvu que les maîtres bateliers eussent su se concilier la faveur du contrôleur de station, ils étaient sûrs de pouvoir charger tout ce qui était à leur convenance, de partir même avec deux embarcations.

Dans ces circonstances est-il surprenant, que les négociants, pour éviter les lenteurs de la navigation, préfèrent les routes par terre le long du Rhin toutes les fois que le permet la nature des marchandises?

Au lieu de minimum et de maximum, il serait donc préférable de fixer un terme de chargement que les bateliers ne pourraient outrepasser sous aucun prétexte. En adoptant cette mésure qui est aussi conforme aux voeux des bateliers qu'à ceux des commerçants, l'industrie des navigateurs ne serait plus entravée par le minimum, ils ne dépendraient plus des sentiments plus ou moins litéraux du contrôleur de station et le commerce pourrait compter sur la prompte expédition de ses marchandises.

§ 5.

Il sera déterminé pour chaque destination un certain espace de temps, dans lequel le batelier sera tenu de livrer la marchandise sous peine de perdre une certaine partie du prix du fret. Les autorités locales dresseront de concert avec les chambres de commerce un règlement particulier sur cet objet.

Observations: Cette disposition parait être nécessaire pour prévenir les lenteurs, que les bateliers du Rhin se permettent quelque fois pendant le trajet. Les cas de force majeure devraient être constatés par les autorités des lieux où ils seraient obligés de s'arrêter.

§ 6.

Les prix du fret à payer pour les marchandises, qui seront embarquées dans les différents parts du Rhin à différentes destinations seront fixés sur la proposition des chambres de commerce par Mr. le Maire de la ville où l'embarquement s'opère et soumis à l'approbation de Mr. le Préfet du département.

Observations: La convention sur l'octroi du Rhin a adopté par rapport à la fixation des prix du fret une marche bien différente, de celle qui fût suivie jusqu'alors. Celle veut (art. 13) que l'administration de l'octroi de navigation règle d'une foire à l'autre le prix du fret, qui devra être payé dans les deux villes de station pour les marchandises, qui y seront embarquées à charge par elle de prendre l'avis des chambres de commerce de Cologne, de Mayence, Strasbourg et des magistrats de Dusseldorff, Francfort et Mannheim, et si les avis ne sont pas uniformes, d'adopter un taux moyen.

Nous avons tout lieu de croire, que la direction générale de l'octroi, au lieu de se conformer à cette disposition, a souvent fixé les prix du fret d'une manière arbitraire, et qu'elle n'a pas toujours pris le taux moyen résultant des différentes propositions des chambres de commerce. Mais sans nous arrêter à cette discussion nous nous bornons à observer, que la disposition de l'art. 13 de la convention, quelque sage qu'elle paraît, ne répond pas à son but, puisque toutes les chambres de commerce et toutes les autorités y dénommées ne sont guère en état de porter un jugement solide et impartial sur la quotité du prix du fret à adopter pour telle ou telle partie du Rhin. Ainsi, par exemple, la chambre de commerce de Strasbourg ne sera pas en état de juger avec connaissance de cause, si une quotité donnée du prix du fret à payer pour le trajet de Cologne à Amsterdam est analogue ou non aux besoins du commerce et de la navigation, puisque les éléments du calcul de ce fret, c'est-à-dire les localités qui rendent cette partie de la navigation plus ou moins dispendieuse, ne sont pas à portée d'une chambre de commerce placée à une distance de plus de 100 lieues. De même l'avis, que la chambre de commerce ou le magistrat de Dusseldorff pourrait émettre sur ce prix du fret ne pourrait pas être censé émis avec la plus stricte impartialité, parce qu'il importe aux négociants de la rive droite que les prix du fret de la rive gauche du Rhin soient aussi élevés que possible, pour s'assurer sous ce rapport une supériorité plus ou moins marquante sur le commerce de leurs rivaux.

Il est donc plus conforme à l'ordre naturel des choses, que le prix du fret soit proposé par la chambre de commerce de la ville où le chargement se fait vû que cette chambre est portée par son propre intérêt à fixer ce prix du fret de

la manière la plus avantageuse au commerce et à la navigation, et que cette proposition soit sanctionnée par les autorités locales et départementales, aux quelles les bateliers peuvent faire parvenir leurs réclamations, lorsqu'ils se croiront lésés par la proposition de la chambre de commerce.

§ 7.

La police de la navigation du Rhin sera exercée dans les differents ports du Rhin par M. M. les Maires exclusivement à la direction de l'octroi du Rhin, sauf aux négociants et aux bateliers de porter devant le conseil de Préfecture les reclamations qu'ils auraient à faire contre l'exercice de cette police.

Observations: Nous ne savons pas, si aujourd'hui où l'octroi du Rhin se trouve dans les attributions des droits réunis, la conservation de la direction de cet octroi est nécessaire dans l'intérêt du gouvernement, par rapport à la perception des droits, mais ce que nous savons très bien, et qu'aucun homme impartial ne voudra contester, c'est que cette direction est non seulement très inutile, mais encore très préjudiciable au commerce par rapport à la police du Rhin. Autrefois, lorsque cette police était confiée aux mains paternelles de l'autorité locale, les expéditions commerciales allaient leur train, à la satisfaction générale du commerce et des bateliers, mais depuis 7 ans, que la direction générale ne sachant mettre des bornes à son autorité a fait peser un sceptre de fer sur le commerce du Rhin, des murmures sans nombre se sont élevés contre les abus de tout genre, qui son résultés de ce nouveau système d'administration. Cette situation dut être autant plus accablante, que par sa nature amphibie, qui participait des deux rives du Rhin, cette administration se trouvait isolée de tout tribunal de l'Empire, de sorte que la voie judiciaire qui est ouverte à tout citoyen français contre toute administration, était fermée aux négociants, dont les intérêts personnels se trouvaient compromis par l'Administration de l'octroi du Rhin.

Le commerce ose espérer que la sagesse du gouvernement fera cesser ces criants abus, et qu'il rendra aux autorités locales l'exercice d'une police, qui ne pourrait qu'être à charge à l'administration des droits réunis, parcequ'elle détournerait une partie de son attention de la perception des droits laquelle fait l'objet essentiel de ses attributions.

Nous ne croyons pas exagérer en soutenant que l'exécution du projet de Règlement, que nous venons de proposer, presenterait non seulement tous les avantages, que pourrait

donner l'exemption absolue de tout règlement de police, mais qu'elle écarterait aussi les graves inconvénients, qui seraient inséparables d'une liberté sans bornes.

Pour copie conforme, les membres de la chambre de commerce

J. J. Moll
Henri Merkens
George Henri Koch.

4.

L'adresse du conseil municipal de Cologne a sa Majesté l'Empereur.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

A sa Majesté Impériale et Royale.

Sire!

La ville de Cologne possède un droit que la nature, les traités et l'intérêt général de la navigation du Rhin avaient consacré depuis un temps immémorial. Ce droit fut attaqué dès la conclusion du traité de Luneville par la ville de Francfort, à laquelle se réunirent plusieures autres places de commerce de la rive droite. D'après l'opinion de nos rivaux, la relâche forcée ne devait plus entraver la navigation du Rhin, ni à Cologne, ni à Mayence.

Mais les avantages locaux d'une part et l'insuffisance des motifs allegués par nos voisins de l'autre, furent bientôt appreciés et jugés par Votre Majesté. Le droit de relâche fut maintenu aux deux ports de Cologne et de Mayence.

Aujourd'hui les efforts d'une jalousie aveugle, et d'un intérêt contraire au véritable intérêt de la navigation paraissent se réveiller avec plus d'acharnement que jamais.

Sans égard aux titres respectables qu'une possession de plus de sept siècles a donné à la ville de Cologne, ni aux avantages que le commerce retire d'une navigation règlée et garantie contre l'immoralité et l'incertitude des bateliers, sans égard enfin à la raison d'Etat, qui rencontre dans l'exercice de ce droit de relâche des moyens de transport toujours prêts, toujours solides, et une barrière contre la fraude, les places rivales de Cologne provoquent imprudemment la ruine d'une institution, sans laquelle il n'y a plus d'ordre, plus d'assurance, plus de célérité à espérer ni dans la navigation du Rhin, ni dans le commerce d'échange entre les places qui trafiquent réciproquement et depuis si longtemps par la voie de ce fleuve.

Les motifs qui déterminèrent Votre Majesté Impériale et Royale à conserver le droit de relâche en 1803, non seulement subsistent encore, mais ils ont gagné par les circonstances en force et en nécessité.

La direction que Vos sublimes conceptions tendent à donner au commerce continental au détriment de celui de nos ennemis, trouve aujourd'hui dans le droit de relâche un instrument puissant autant qu'il est simple dans son action et facile à surveiller.

Qu'on ajoute à toutes ces considérations, Sire, que le Rhin formant la frontière orientale de l'Empire, réclame un régime particulier de navigation, qui puisse apporter au commerce français la compensation des droits d'étape et de relâche onereuse, qu'il est obligé de payer aux villes riveraines du Danube, de l'Oder, de l'Elbe et du Weser, et Votre Majesté trouvera de nombreux et importants motifs pour différer son adhésion aux demandes des villes de Francfort et autres, au moins jusqu'à ce que la question ait été suffisamment débattue.

En conséquence nous osons recourir à la sollicitude éminente qui a dicté la conservation du droit de relâche et supplier très humblement Votre Majesté Impériale et Royale de créer une commission pris dans son conseil d'Etat, la quelle serait chargée d'examiner la question dans ses rappôrts avec l'octroi de navigation du Rhin, ainsi qu'avec l'intérêt général de l'Empire.

Cette commission, après avoir pris connaissance des réclamations respectives, qui se trouvent déjà sous les yeux des ministres, soumettrait ses vues à Votre Majesté Impériale, qui statuerait dans Sa haute sagesse ce qu'Elle trouverait convenable.

Nous sommes avec le plus profond respect

Sire

De Votre Majesté Impériale et Royale

les plus humbles et plus soumis sujets

les membres du conseil municipal de Cologne

Cologne le 18 mars 1813.

J. J. Wittgenstein Maire

de Gall, Molinari, Efferts, Cassinone, Ulpenich, Neuman, de Herwegh, Hoffschlag, Selner, Bourel, Beckers, Bolckhaus, Vernier, de Heinsberg, Schmitz, Schülgen, Heiman, Bartman, Nolden, Schaaffhausen, Engels, Wermerskirchen.

Pour copie conforme:

Le Maire de la ville de Cologne

Chevalier de l'Empire,

membre de la légion d'honneur

J. J. Wittgenstein.

5.

Entwurf einer Ordnung der Hilfskasse, welche die Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte zu Mainz für sich errichten zu dürfen wünschen.

(Aus den Akten der rheinischen Schiffergilde zu Mainz. M.St.A.)

Die zu dem Hafen der Großherzogl. Hess. Stadt Mainz gehörigen, allda wohnhaften Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte, erwägend, daß sie nicht gleich ihren Mitbrüdern in kleineren Örtern zugleich Grundbesitzer sind, also nicht wie jene von ihren Grundstücken einen Zufluß zu ihrem Unterhalte, eine Nothilfe bei zustoßenden Unglücksfällen, eine Unterstützung für ihre Witwen oder annoch hilflosen Waisen genießen, haben schon längst den Wunsch gehegt, zu diesem Endzwecke von dem Lohne, den sie für ihre Reisen erhalten, etwas zu Bildung einer Hilfskasse bestimmen zu können, und glauben nunmehr unter dem Schutze Seiner Königlichen Hoheit des Durchlauchtigsten Herrn Großherzogs von Hessen und bei Rhein, ihres gnädigsten Landesherrn, diesem Wunsche Genüge leisten zu dürfen.

Da ihnen nun nachstehende Punkte zweckdienlich zu sein und mit dem Einkommen der Teilnehmer in Verhältnis zu stehen scheinen, so erbitten sie sich ehrfurchtsvoll derselben Genehmigung und zwar:

1. könnte für jede Reise zahlen

	Der Setzschiffer	Der Steuermann	Der Schiffsknecht
nach Köln	fl. —,50	—	fl. —,30
nach Koblenz	- —,40	—	- —,20
In die Zwischenorte unter Koblenz wie nach Köln.			
In die Zwischenorte ober Koblenz wie nach Koblenz.			
nach Bingen	—	fl. —,12	—
nach Straßburg	- 1,30	—	- 1,—
nach Schröck	- 1,—	- 1,—	- —,40
nach Mannheim.	- —,40	- —,30	- —,30
In die Zwischenorte ober Mannheim wie nach Schröck.			
In die Zwischenorte unter Mannheim wie nach Mannheim.			

2. Die Setzschiffer und Knechte, welche die Rückreise um Lohn machen, zahlen für diese ebensoviel besonders.

3. Die Schiffer werden ersucht, vor ihrer Abreise dieses Geld für die, welche sie mitnehmen, zu bezahlen.

4. Sollte ein oder mehrere Mitglieder mit fremden Reisenden auf einem kleinen Fahrzeuge eine Reise unternehmen, so wird dafür wie für eine Schiffsreise gezahlt; doch können Spazierfahrten hiesiger Einwohner in die nahegelegenen Ortschaften nicht für Reisen angesehen werden.

5. Der jedesmalige Hr. Hafeninspektor oder Oberbeamte des Hafens wird ersucht, die Einnahme zu besorgen, das Tagbuch allmonatlich abzuschliefsen, in der Folge die angewiesenen Zahlungen zu machen und am Ende des Jahres Rechnung zu legen.

6. Ebenso wird der jedesmalige Hr. Werftmeister ersucht, die Verrichtungen des Gegenschreibers zu übernehmen.

7. Die Gesellschaft wird ** Mitglieder ernennen, um die Leitung des Geschäfts, einverständlich mit dem Hr. Kasseverwalter, zu besorgen, die Rechtmäfsigkeit der gemacht werdenden Ansprüche zu entscheiden und die Summe zu bestimmen, welche, nach Verhältnis der Zahl der Mitglieder und der vorrätigen Gelder, als Beihilfe verwendet werden könne.

8. Zum Genufs der Beihilfe sind geeignet:

a) kranke Mitglieder, solange bis sie wieder Erwerb suchen können;
b) Witwen der Mitglieder, solange sie im Witwenstand und in der Dürftigkeit leben;
c) Waisen bis einschliefslich zu dem Monate, wo sie ihre erste Kommunion verrichten und nun selbst etwas erwerben können.

Wobei es dem Ermessen der Vorsteher anheim gestellt bleibt, diese Beihilfe den Müttern, den Vormündern oder den sonstigen Verpflegern der Kinder auszuzahlen.

9. Da hier Hilfe in der Not der einzige Zweck ist, so kann nie gerichtlicher Beschlag auf diese Beihilfe gelegt werden.

10. Damit aber die Kasse nicht gleich anfänglich geschwächt werde, so darf unter einem Jahre vom Tage des ersten Beitrages an zu rechnen, keine Beihilfe bewilligt werden.

11. Jedes in der Folge neu aufgenommen werdende Mitglied zahlt bei seinem Eintritt einen Betrag, welcher nach dem bestimmt wird, was von demjenigen seines Standes, der in dem laufenden Jahre die meisten, und demjenigen, der die wenigsten Reisen gethan hat, eingegangen ist.

12. Der Eintretende kann jedoch nicht verbunden werden, diesen Betrag auf einmal zu erlegen, sondern es steht ihm frei, bis zu deren Ergänzung bei jeder Reise das doppelte Taxgeld zu bezahlen.

13. Dieses Nachzahlen erstreckt sich nicht auf diejenigen, welche schon Mitglieder sind und nur den Erwerbszweig ändern, da sie von dem Augenblick an, als sie dies thun, in der erlangten Eigenschaft beitragen.

14. Aufserdem zahlt jedes jetzt oder künftig eintretende Mitglied sogleich bei seinem Eintritt für Anschaffung und Unterhaltung der Register und Druck der Quittungen eine Gebühr von sechzehn Kreuzern.

15. In unvorhergesehenen Fällen oder bei Abänderungen und Zusätzen der gegenwärtigen Ordnung erbitten sich die Vorsteher die Hohe Genehmigung durch gutächtlichen Bericht.

Mainz, den 14. August 1816.

6.

Verordnung der Stadt Mainz vom 24. März 1817 über das Halfwesen oder den Schiffszug.

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.)

Entwurf zur Verordnung.

Um den Dienst des Schiffszuges oder Halfwesens auf eine dem Interesse des Handels und der Schiffahrt angemessene Art zu sichern und zugleich diejenigen Klagen, welche von Seiten der Schiffer und Halfleute wegen ihren gegenseitigen Ansprüchen und Verbindlichkeiten erhoben worden sind, zu beseitigen;

und nach vorgängigem Einvernehmen der Bemerkungen und Vorschläge der Handelskammer; wird hiermit verordnet wie folgt:

Art. 1. Die Gesellschaft oder der Verein der hiesigen Halfleute ist, sowie derselbe bis hieher bestanden, ferner beibehalten und werden die beiden gegenwärtigen Vorsteher derselben hiemit in ihren Verrichtungen bestätigt.

Art. 2. Den hiesigen Halfleuten steht das ausschliefsliche Recht des Schiffszuges für alle aus dem hiesigen Hafen, sei es den Main oder den Rhein hinauf, abgehende Schiffe zu.

Art. 3. Kein hiesiger fremder Fuhrmann, der nicht zu der Gesellschaft der Halfterer gehört, kann in dem hiesigen Hafen an ein Schiff anspannen oder den Transport eines Schiffes übernehmen, es sei denn mit Bewilligung der Gesellschaft und in Fällen, wo wegen augenblicklichem Mangel an Pferden die Gesellschaft aufser Stand ist, die zur Abfahrt bereit liegenden Schiffe mit ihren eigenen Leuten zu befördern.

Art. 4. Die Gesellschaft der Halfterer ist verbunden, stets eine für den gewöhnlichen Dienst der Schiffahrt hinreichende Anzahl von tauglichen Pferden bereit zu halten. In



dem Artikel 3 bemerkten, aufserordentlichen Falle, wenn nämlich die vorhandenen Pferde zur Befriedigung der bereit liegenden Schiffe nicht zureichend wären, ist die Gesellschaft gehalten, andere Pferde auf eigene Kosten gegen die nämliche Bezahlung und unter den nämlichen Bedingungen wie für ihre eigenen Pferde herbeizuschaffen, ohne dafs der Schiffer nötig habe, sich selbst darum zu bekümmern, oder besondere Accorde mit fremden Fuhrleuten abzuschliefsen.

Art. 5. Damit aber auch der gewöhnliche Lauerkarcher-Dienst für die Stadt selbst nicht gefährdet werde, so sollen dafür wenigstens zwanzig Pferde in steter Bereitschaft gehalten werden, so zwar, dafs, wenn sämtliche Pferde bis auf diese Anzahl auswärts sich befinden, keines dieser Pferde zum Schiffszug verwendet werden darf; tritt dieser Fall ein, so hat die Gesellschaft sich nach den Bestimmungen des Artikels 4 zu benehmen und andere Pferde zum Dienst der Schiffahrt herbeizuschaffen.

Art. 6. Es soll bei dem Schiffszug eine genaue Ordnung beobachtet werden, so zwar, dafs der Schiffer, welcher zuerst zur Abfahrt bereit liegt, auch zuerst die benötigten Pferde erhalte. Zu dem Ende wird die Hafeninspektion ein besonderes Register führen, in welches die Schiffer, welche ihre Ladung beendigt haben und zur Abfahrt bereit sind, der Ordnung nach eingetragen werden; die Hafeninspektion stellt sodann dem Schiffer eine mit der Ordnungsnummer des Registers versehene Anweisung für die benötigte Anzahl Pferde aus; der Schiffer übergiebt die Anweisung an die Vorsteher der Halfterer, welche sodann gehalten sind, die Pferde nach der Reihenfolge der Nummern zu stellen. Es darf kein Pferd ohne eine solche Anweisung verabfolgt werden, auch darf kein Schiffer vorzugsweise vor einem andern, welcher eine frühere Nummer hat, befördert werden.

Art. 7. Die Vorsteher der Karcher haben bei der Bestellung der Pferde die nämliche Rangordnung unter den einzelnen Mitgliedern der Gesellschaft zu beobachten und darüber genaue Register zu führen.

Art. 8. Die Fuhrleute sind verbunden, den jedesmaligen Anforderungen ihrer Vorsteher Folge zu leisten und auf Verlangen des Schiffers sogleich anzuspannen; sie sind gehalten, das Schiff bis an seinen Bestimmungsort, wohin nämlich die Übereinkunft getroffen ist, zu verbringen; sie haben in allem, was den Dienst angeht, die Anordnungen des Steuermannes genau zu befolgen; sie dürfen ohne dessen und des Schiffers Einwilligung weder unterwegs ausspannen noch halten bleiben. Die Bestimmung der Orte zum Füttern über Mittag und zum Übernachten, sowie die Bestimmung der Ankerplätze hängt lediglich von dem Schiffer und Steuermann ab. Der anbrechende Tag und die eintretende Nacht bezeichnen die ge-

wöhnliche Zeit zum An- und Ausspannen; die Zeit der Fütterung über Mittag ist auf eine Stunde festgesetzt.

Art. 9. Sollte der Fall eintreten, dafs bei der Ankunft an der letzten Station, bis wohin die hiesigen Halfleute bestellt sind, keine Pferde vorrätig sein sollten, so werden die Halfleute sich dazu verstehen, das Schiff gegen die dort übliche Bezahlung weiter zu schaffen, bis sie von den dortigen Halfleuten abgelöst werden können.

Art. 10. Wenn unterwegs Hindernisse eintreten, so können die Halfleute nur dann den ferneren Dienst verweigern, wenn die Unmöglichkeit, weiter zu kommen, dargethan ist, z. B. bei Überschwemmung des Leinpfades. In diesem Falle steht es vorzüglich dem Steuermanne zu, zu bestimmen, ob und inwieweit der Leinpfad ohne Gefahr für die Fuhrleute und Pferde annoch befahren werden kann.

Art. 11. Wenn ein Pferd unterwegs erkranket oder zum ferneren Zug untauglich wird, so soll der Fuhrmann dieses sich von der nächsten Ortsbehörde bescheinigen lassen.

Überhaupt hat bei obwaltenden Uneinigkeiten zwischen den Schiffern und Halfleuten, wenn sie dieselben nicht gütlich ausgleichen, derjenige Teil, welcher beeinträchtigt zu sein glaubt, sich jedesmal an die nächste Ortsbehörde zu wenden, um womöglich die Thatsache, welche den Gegenstand der Klage ausmacht, richtig stellen zu lassen.

Art. 12. Im Falle ein Schiff wegen besonderen Hindernissen unterwegs halten bleiben mufs, so dürfen die Halfleute nicht ohne Einwilligung des Schiffers umkehren, sondern sind gehalten, auf dessen Verlangen an Ort und Stelle liegen zu bleiben, bis wieder angeschirrt werden kann, wogegen der Schiffer ihnen nebst dem gewöhnlichen Schlaf- und Stallgeld Kost und Fütterung, für jeden Tag einen Gulden Wartegeld auf das Pferd zu vergüten habe.

Art. 13. Der Schiffer ist gehalten, den Halfleuten den Fuhrlohn, das Quartier- und Stallgeld nach der festgesetzten Taxe richtig und regelmäfsig zu bezahlen, ihnen das gehörige Futter für die Pferde und zwar ein Vernsel Hafer pro Tag auf das Pferd, sowie auch den Fuhrleuten selbst gute und hinreichende Kost und Trank, so wie dies gebräuchlich ist, zu verabreichen und ihnen überhaupt keine Gelegenheit zu gegründeten Klagen zu geben.

Art. 14. Der Mietlohn für das Pferd ist folgendermafsen festgestellt:

Von Mainz bis Oppenheim	2 fl.	15 kr.
- - - Gernsheim	4 -	30 -
- - - Worms	8 -	— -
- - - Mannheim	10 -	— -
- - - Speier	12 -	— -
- - - Frankfurt	4 -	— -

Das Heu- und Stallgeld auf ein Pferd pro Nacht ist wegen der gegenwärtigen teuren Fütterung auf 1 fl.,

das Schlafgeld für den Mann auf 48 kr. festgesetzt.

Diese Taxbestimmungen sind auf unbestimmte Zeit gültig und können in der Folge nach Verhältnis der Umstände modifiziert werden.

Art. 15. Die Vorsteher der Karcher sind für die genaue Befolgung der durch die Artikel 4, 5, 6 und 7 gegebenen Vorschriften persönlich verantwortlich.

Art. 16. Diejenigen Halfleute, welche sich einer Zuwiderhandlung gegen ihre Obliegenheiten schuldig machen, dem Schiffer ohne Ursache und Not den Dienst versagen, sich unterwegs aufhalten oder sonst zu gerechten Klagen Gelegenheit geben, sollen unbeschadet der polizeilichen Strafen in denen dazu geeigneten Fällen und der Entschädigungsklage, welche der Schiffer vor den kompetenten Gerichten anzustellen berechtigt sein könnte, nebst dem noch nach Befund der Sache auf eine Zeit lang, und in schweren Fällen auf immer aus der Gesellschaft der Halfleute ausgeschlossen werden können.

Art. 17. Ausfertigung des Gegenwärtigen soll den Handelskammern, den Vorstehern der Schiffergilde, sowie den Vorstehern der Halfleute zugestellt werden.

Mainz, den 24. März 1817.

Der Grofsherzogl. Hess. Oberbürgermeister der Stadt:
Jungenfeld.

Gesehen und genehmigt von Grofsherzoglich Hessischer Regierungs-Kommission.

Mainz, den 31. März 1817.

Frh. v. Lichtenberg.

7.

Entscheid der Grofsherzoglich Hessischen Regierung der Provinz Rheinhessen vom 14. Juli 1818 in Sachen der „Wasser-Diligencen-Unternehmer" gegen die „Jachtschiffer-Gesellschaft".

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1818 M.St.A.)

Mainz, den 14. Juli 1818.

Die Reklamation der Wasser-Diligencen-Unternehmer Dolleschall und Obert dahier um Wiedereinsetzung in das ihnen widerrechtlich entzogene Geschäft betr.

Die Grofsherzoglich Hessische Regierung der Provinz Rhein-Hessen,

nach Ansicht des von dem vormaligen Präfekten des Donnersbergs entworfenen, von dem Generaldirektor des

Brücken- und Strafsenbaues, sowie der Schiffahrt im Innern Staatsrat Crêtet genehmigten Reglements für den Dienst der Wasserdiligencen von hier nach Köln vom 4. Messidor Jahrs XII der Republik, wodurch bestimmt wurde, dafs diese Wasserdiligencenfahrt von zwei hier aufzustellenden Unternehmungen ausschliefslich, alternando betrieben werden soll; ingleichen des zur Vollziehung jenes Reglements von dem Maire der Stadt Mainz unterm 6. Pluviose Jahrs XIII genommenen Beschlusses, wodurch die Bürger Dolleschall und Obert dahier, nach vorausgegangener Stellung der vorschriftsmäfsigen Kaution von 3000 Franken für jeden, als Unternehmer jener Wasserdiligencenfahrt förmlich ernannt und aufgestellt worden sind;

eingesehen, die von dem Herrn Grafen von Solms-Laubach, als interimistisch angestellten Generalkommissär der Rheinschiffahrtsangelegenheiten, in einem Schreiben an den nun verstorbenen Herrn Obersten Gergens vom 8. Mai 1814 erlassene Verfügung, nach welcher Dolleschalls und Oberts ausschliefsliches Recht als Entrepreneurs der Wasserdiligence als eine Bedrückung des Schifferstandes charakterisiert und deren Unterdrückung verordnet wird;

eingesehen ferner die hierauf zwischen dem damaligen Generalgouvernementskommissär Herrn von Ofterstedt und nachher der Österreichisch-Preufsischen Administration für die Manutenenz der rechtmäfsigen Entrepreneurs einer-, dann von der subdelegierten Octroikommission für deren Exmission auf dem Grund der Verfügung vom 8. Mai 1814 andrerseits gepflogenen Verhandlungen; insbesondere auch die Verfügung ermeldeter Administration vom 2. Jänner 1815, wodurch dieselbe auf die Reklamation von Dolleschall und Obert gegen die von Seiten der subdelegierten Octroikommission unterm 28. Dezember 1814 ihnen wiederholt angedeutete Aufhebung der Entreprise nebst Untersagung alles Jachtschiffahrtsbetriebs erklärt, in Gemäfsheit höherer Instruktion keinen ferneren Einflufs in dieser Sache zu nehmen, welche Instruktion nach einer zur Hand gebrachten Abschrift eine Verfügung der Herren Minister von Österreich und Preufsen vom 13. Dezember 1814 gewesen ist, im wesentlichen dahin gehend, dafs ihre unterstehende Verwaltungsbehörde, gedachte Administration, während der Dauer ihres Provisorii sich alles Einflusses in die in das Ressort des Herrn Grafen von Solms-Laubach verwiesenen Rheinschiffahrtsangelegenheiten enthalten möge;

nach Ansicht der wiederholten und dringenden Reklamationen von Dolleschall und Obert, worin sie um Wiedereinsetzung in die ihnen entzogene Wasserdiligencenunternehmung mit Verzichtleistung jedoch auf das ihnen vermöge Artikel 1, 8 und 34 des Reglements zugestandene ausschliefsliche Recht auch auf die unbestimmten Fahrten zwischen hier und Köln

sowie das Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer, mit Vorbehalt ihrer Entschädigung für das Verflossene, bitten;

nach Ansicht der Mitteilung einer hochlöblichen Centralkommission für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten vom 21. April jüngsthin, wonach der Versuch eines gütlichen Arrangements zwischen den Reklamanten und den damaligen Detentoren der Wasserdiligencenfahrt gescheitert ist;

nach Ansicht endlich der, auf diesseitigen unterthänigsten Bericht in dieser, so viel die reklamierte Wiedereinsetzung betrifft, nunmehr zur Entscheidung des diesseitigen Gouvernements erwachsenen Sache, unterm 15. l. M. erfolgten höchsten Ministerialentschliefsung, wodurch die Exmission der Rupprechtschen Jachtschiffergesellschaft, so fort die Wiedereinsetzung der rechtmäfsigen Unternehmer Dolleschall und Obert in der selbstgebetenen, beschränkten Weise verordnet und hiesige Stelle mit der Vollziehung dieser höchsten Entscheidung beauftragt wird; in Erwägung, dafs eine Wasserdiligence nichts anderes als eine nach Artikel 22 der Octroikonventien vom 15. August 1804 in der Regel den Schiffahrtsreglements nicht unterworfene Wasserpost und lediglich eine Lokalanstalt ist, welche zu autorisieren oder aufzuheben vermöge seines Landeshoheitsrechtes allein dem Landesherrn des Ufers, wo ihr Hauptbureau sich befindet, oder dessen nachgesetzter Behörde zusteht;

in Erwägung, dafs Dolleschall und Obert ihr ausschliefsliches Recht der Wasserdiligencenfahrt von hier nach Köln von der kompetenten Behörde und zwar titulo oneroso seiner Zeit erworben haben;

in Anbetracht, dafs der Herr Graf von Solms-Laubach in der Eigenschaft als Generalkommissär der Rheinschiffahrtsangelegenheiten keine Qualität hatte, um hier landesherrliche Befugnisse auszuüben, daher in keinem Wege kompetent war, Dolleschalls und Oberts titulo oneroso wohlerworbenes ausschliefsliches Recht aufzuheben und dieses zwar um so weniger, als es ihm nicht zustand, während dessen blofs interimistischen Anstellung in jener Eigenschaft und lange vor dem Wiener Kongrefs, welchem doch die näheren definitiven Bestimmungen des Artikel 5 des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814 vorbehalten waren, einseitige und willkürliche Abänderungen in dem rechtlich hergebrachten Besitzstande auf dem Rhein vorzunehmen und die Reklamanten zu depossedieren, während andere Rechte auf demselben bestehen blieben, als ferner die vorgeschützte Unverträglichkeit jenes ausschliefslichen Rechts mit der Freiheit der Rheinschiffahrt um so weniger platzgreiflich ist, da jede regelmäfsige Postanstalt wie zu Land so auch zu Wasser ihrer Natur nach exclusiv sein mufs, auch wirklich die von der Schiffahrtspolizeibehörde dortmals eingesetzten Detentoren sie gleichermafsen mit Ausschlufs anderer Jachtschiffer

betrieben, endlich auch der Artikel 109 der Wiener Kongrefs- und der Artikel 1 der angehängten Rheinschiffahrtsakte die Freiheit der Rheinschiffahrt ausdrücklich nur auf die Handelsschiffahrt bezieht;

erwägend ferner, dafs die Österreichisch-Preufsische Ministerialverfügung vom 13. Dezember 1814 nichts anderes darstellt, als eine der untergebenen Verwaltungsbehörde für die Dauer ihres Provisorii erteilte Instruktion, welche für den neu eintretenden Landesherrn von keiner verbindenden Kraft ist;

erwägend insbesondere, dafs das Landesherrliche Recht Seiner Königlichen Hoheit des Grofsherzogs, über die Wasserdiligencenunternehmungen Allerhöchst dero Staaten zu verfügen, durch keine der bestehenden Traktaten beschränkt, vielmehr durch Artikel 13 des mit Ihro Majestäten dem Kaiser von Österreich und dem König von Preufsen abgeschlossenen Frankfurter Staatsvertrages vom 30. Juni 1816, wodurch die Provinz Rheinhessen mit dem Grofsherzogtum vereinigt wurde, Allerhöchst demselben namentlich in der Stadt Mainz alle Souveränitätsrechte und Ausflüsse der Civiladministration ausschliefslich und ohne irgend einen Vorbehalt überwiesen sind;

in Anbetracht also, dafs nach allem diesem die gegenwärtigen Detentoren der Wasserdiligencen durch eine inkompetente und folglich nichtige Verfügung in das Geschäft der Wasserdiligencen-Entreprise eingedrungen sind, wozu nicht sie, sondern die Reklamanten Dolleschall und Obert einen vollgültigen Titre besitzen, der durch ihre faktische Depossedierung von der inkompetenten Stelle seine Kraft keineswegs verloren hat, dafs folglich den letzteren ihre Wiedereinsetzung in der selbst gebetenen, beschränkten Weise salva justitia nicht verweigert werden mag;

erwägend endlich, dafs diese Wiedereinsetzung, da es sich hier von keiner Privatstörung in dem Besitze, sondern von einer solchen durch die inkompetente Verfügung einer konstituierten Administrativ-Autorität handelt, deren Kompetenz zu beurteilen der Richter weder die Elemente noch die Attributionen hat, nur von der oberen Landesverwaltungsbehörde zu verfügen kommt,

beschliefst:

I. Die von der unter Schiffer Rupprecht als Bestätter vereinigten Jachtschiffergesellschaft bisher ohne landesherrliche Autorisation betriebene Wasserdiligencenfahrt von hier nach Köln hört 14 Tage a dato auf, und ihr Bureau wird alsdann geschlossen.

II. In gleicher Epoche treten die rechtmäfsigen alten Unternehmer Johann Baptist Dolleschall und Georg Anton Obert, wenn sie zuvor die reglementsmäfsige Kaution binnen

Landes gestellt haben, vorbehaltlich ihrer vor dem Richter auszuführenden Entschädigungsansprüche pro praeterito, gegen wen sie damit auszulangen vermeinen, in ihr Geschäft wieder ein und eröffnen ihr Bureau dergestalt, dafs sie ausschliefslich befugt sind, eine nach Tag und Stunde bestimmte regelmäfsige Jachtschiffahrt als Wasserdiligence von Mainz nach Köln auf den Grund und Tarif des Reglements vom 4. Messidor XII und unter Beobachtung der allgemeinen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, namentlich, wenn sie auch Waren laden, zu unterhalten; dafs sie hingegen auf die unbestimmten und aufsergewöhnlichen Fahrten kein ausschliefsliches Recht und eben so wenig ein Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer nach Artikel 34 des ersagten Reglements fernerhin mehr haben sollen.

III. Um die hiesigen Jachtschiffer womöglich bei Verdienst zu erhalten, soll durch Grofsherzogl. Oberbürgermeisterei der Versuch gemacht werden, binnen drei Tagen a die notitiae zwischen ihnen und den wieder eingesetzten Unternehmern Dolleschall und Obert eine freiwillige und billige Übereinkunft über die zu leistenden Fahrten zu stande zu bringen, nach Ablauf welcher Frist aber diejenigen, welche sich auf die ihnen zugekommene Aufforderung nicht erklärt haben, nicht weiter berücksichtigt werden können.

IV. Grofsherzogl. Hess. Oberbürgermeisterei ist mit der alsbaldigen Bekanntmachung gegenwärtigen Beschlusses an die betreffenden Teile und mit dessen Vollziehung, auch desfallsigen Berichterstattung beauftragt.

V. Abschrift vorstehenden Beschlusses ist einer hochlöblichen Centralkommission der Rheinschiffahrtsangelegenheiten, mittelst Begleitungsschreibens nachrichtlich zu kommunizieren.

Frhr. v. Lichtenberg.

8.

Bericht der Bürgermeisterei Mainz über das Gesuch einer Gesellschaft von Handels- und Privatleuten betr. Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Mainz, den 15. Februar 1826.

Grofsherzogliche Regierung!

Dem verehrlichen Auftrag vom 24. v. M. zufolge habe ich sowohl die nachträgliche Erklärung der provisorischen Direktoren der fraglichen Gesellschaft über die Frage:

„Welche Ausdehnung sie ihrer Unternehmung in den ersten 2—3 Jahren zu geben, insbesondere wie viele Dampf-

schiffe sie vorerst in Thätigkeit zu setzen und auf welche Stromstrecke in den diesseitigen Landen sie diese Fahrt auszudehnen gedenken",

wie auch das mir unterm gestrigen zugekommene Gutachten der Grofsherzogl. Handelskammer dahier eingeholt und habe die Ehre, beide unter Rückanschlufs der Kommunikate Grofsherzoglicher Regierung mit gegenwärtigem zu übersenden.

Nach der mir übrigens etwas oberflächlich scheinenden Erklärung der Direktoren beabsichtigt die Gesellschaft, vorerst drei Dampfboote, deren Bau schon bestellt ist und welche sie in den Monaten Juni, Juli und August dieses Jahres zu erhalten hofft, zu etablieren und mit zweien die Fahrt auf dem Oberrhein zwischen dem hiesigen Hafen, Mannheim und Strafsburg, und mit dem dritten jene auf dem Main zwischen hier und Frankfurt und zwar für den Transport von Reisenden und Gütern zu betreiben; indem sie sich ferner dahin äufsern, dafs, wenn der Erfolg ihren Erwartungen entspräche und die Gesellschaft es für zweckmäfsig befinden würde, sie alsdann mehrere Schiffe bestellen und ihre Unternehmung nach allen Kräften befördern würden. Es wäre zu wünschen, dafs in der vorliegenden Erklärung auch die Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge, und zwar die Kapazität der Räume, welche für die Aufnahme von Reisenden und jener, welche für Güterladungen bestimmt sind, angegeben wäre.

Es bleibt mir nun noch übrig, der Einladung Grofsherzogl. Regierung, mein eigenes wohlerwogenes Gutachten zu geben, zu entsprechen.

Ich mufs gestehen, dafs die Lösung dieser Aufgabe für mich um so schwerer ist, weil mir einesteils die nötigen Handels- und Rheinschiffahrtskenntnisse abgehen, andernteils ich nicht weifs, ob mein Gutachten sich auch auf die Frage über die Nützlichkeit und Zulässigkeit der neuen Erfindung im Interesse des Handels und der Schiffahrt überhaupt ausdehnen, oder aber sich lediglich auf das vorliegende Gesuch und die Bedingungen seiner Zulassung beschränken soll.

Ich glaubte, um meine Einsichten einigermafsen zu erhalten, die hiesige Handelskammer um Erörterung einiger, mir sowohl in allgemeiner Beziehung, als auch in Beziehung auf unser Land und insbesondere die Stadt Mainz mir wichtig dünkenden Fragen angehen zu müssen. Die von derselben in ihrem Gutachten gegebenen Antworten scheinen mir in den meisten Punkten so ziemlich befriedigend, insofern die darin enthaltenen Voraussetzungen richtig sind und die als wahrscheinlich hingestellten Erfolge keinen andern gegründeten Zweifeln Platz geben.

Die Handelskammer sagt im wesentlichen:

„1. Dafs eine bedeutende Menge Güter von England, teils über Havre, teils über Hamburg und Bremen zu Land nach dem südlichen Deutschland und der Schweiz gingen, welche



lediglich wegen der mangelhaften Schiffahrt von der Rheinstrafse abgezogen seien, oder dieselbe nicht betreten hätten.

2. Dafs die Haupt-, ja die einzige Ursache, warum diese Güter den Rhein meiden, in der Langsamkeit des Transports läge, und dafs diese Ursache ohnstreitig durch die Dampfschiffahrt beseitigt werde, daher zu erwarten stehe, dafs durch dieselbe diese Güter wieder auf den Rhein gezogen werden würden, indem dieselben durch die Dampfschiffe schneller und billiger an Ort und Stelle geschafft werden könnten, als durch den Landtransport.

3. Dafs neben der gröfseren Schnelligkeit der Transport durch Dampffahrzeuge eben so sicher wie der jetzige sei, jedoch die Fracht wahrscheinlich etwas höher kommen, aber immer noch bedeutend unter der Landfracht stehen werde.

4. Dafs vorzusehen sei, dafs der Rheinhandel bei dem Fortbestand der gegenwärtigen Schiffahrt nicht nur sich nicht wieder erheben, sondern wahrscheinlich noch mehr sinken werde.

5. Dafs demnach auch zu erwarten stehe, dafs durch die Einführung der Dampfschiffahrt der Handel unsres Landes und besonders jener der Stadt Mainz als Mittelpunkt der Unternehmung bedeutend gewinnen werde.

6. Dafs die gegenwärtigen Gildeschiffervereine füglich neben der Dampfschiffahrt würden bestehen können, indem, wenn diese Fahrt einmal gehörig organisiert sei, man mit Zuversicht hoffen könne, dafs alsdann so viele neue Güter auf den Rhein gezogen würden, dafs Dampf- und Rangschiffe genug zu thun haben würden; denn die Quantität der aus England nach dem südlichen Deutschland, der Schweiz und Italien gesandten Güter, welche seither die Rheinstrecke gemieden hätten und wahrscheinlich alsdann diesen Weg einschlagen würden, könne füglich auf 450 000 Centner jährlich angeschlagen werden.

7. Was aber insbesondere das Interesse der Stadt Mainz hinsichtlich ihres Umschlagsrechts betreffe, so liefse alles glauben, dafs die Entscheidung nahe sei, und dafs alsdann, wenn einmal die Wiener Kongrefsakte in Ausführung käme, und somit das gesetzliche Umschlagsrecht aufhöre, gerade die Dampfschiffahrt es sein würde, welche den Umschlag der Güter dem hiesigen Hafen erhielte, weil die Direktion mit den andern Gesellschaften die Verfügung getroffen habe, dafs alle Dampfschiffe hier ein- und ausladen und keins vorbeifahren dürfe."

Wenn die Behauptungen der Handelskammer auch nur zum Teil gegründet sind, wenn die pos. 6 ausgesprochenen Hoffnungen auch nur zum Teil in Erfüllung gehen, wenn insbesondere die pos. 7 gegebene Aussicht, dafs die zwischen den verschiedenen Dampfschiffahrts-Gesellschaften getroffene

Übereinkunft eine stabile Garantie für die Stadt Mainz zur ferneren Erhaltung des Umschlags der Güter in ihrem Hafen auch nach Aufhebung dieses Rechtes gewähren werde, richtig ist, so würde die Dampfschiffahrt ohnstreitig sowohl im Interesse des Handels im allgemeinen, sowie in jenem unsres Landes und insbesondere der Stadt Mainz als eine höchst nützliche und empfehlenswerte Anstalt erscheinen; besonders wenn es in der Folge dahin gebracht würde, dafs die Dampfboote im Inland gebaut, inländisches Brennmaterial zu deren Betrieb verwendet und somit die höchst bedeutenden Kapitalien, welche dafür gegenwärtig ins Ausland fliefsen, erhalten werden könnten.

Wie dem aber auch sei, so scheint mir die Frage über die Anwendbarkeit und Zulässigkeit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine im allgemeinen keiner weiteren Diskussion empfänglich, sie scheint mir vielmehr durch die öffentliche Meinung, durch die bereits geschehenen Schritte und insbesondere durch die Konzessionen, welche von mehreren Staatsregierungen der beteiligten Uferstaaten einzelnen Gesellschaften erteilt worden sind, als entschieden angesehen werden zu müssen. — Es scheint sich daher nur noch darum zu handeln, unter welchen Bedingungen und Beschränkungen den einzelnen Gesellschaften die Befugnis, den Rhein mit Dampfbooten zu befahren, zu erteilen sei.

Grofsherzogliche Regierung sowohl wie auch die Centralkommission für die Rheinschiffahrt, welche neuerdings noch das Gutachten der Verwaltungsräte der Kölner und Mainzer Schiffergilde in dieser Beziehung verlangt hat, haben bereits den Grundsatz ausgesprochen, dafs die Dampfschiffahrt nur mit möglichster Schonung des bestehenden Schifferstandes eingeführt werden und sich entwickeln soll.

Diese Rücksicht, welche die Erhaltung zahlreicher Familien und selbst das Interesse der Schiffahrt und des Handels in solange gebieten, als die Dampfschiffahrt die zeither übliche nicht ganz ersetzt, und durch die Erfahrung ihre ausschliefsliche Vorzüglichkeit vor jener in allen Beziehungen erprobt haben wird, tritt auch gewifs in Bezug auf die jetzt noch bestehende Gerechtsame der rheinischen Handelsstädte, insbesondere der Städte Köln und Mainz, ein, und ebenso mag auch das künftige Interesse des rheinischen Handels selbst, so beruhigend auch die Aussichten gegenwärtig sein mögen, nicht ganz unbeachtet bleiben dürfen. Es ist daher auch zu hoffen, dafs die betreffenden Behörden bei der Erteilung von Konzessionen oder Privilegien solche konservatorische Bedingungen festsetzen werden, wodurch sie jederzeit die Zügel in Händen behalten, um dieser neuen Unternehmung eine solche Richtung zu geben, wodurch jene vielseitigen Interessen gehörig bewahrt und jede etwa mögliche Ausartung in ein dem allgemeinen

Interesse schädliches und nur den einzelnen Unternehmern vorteilhaftes Monopol vermieden werden könne.

In einer und der andern Beziehung erlaube ich mir einige unmafsgebliche, wenn auch aus einer vielleicht zu beschränkten Ansicht ausgehende Bemerkungen, nämlich:

In Bezug auf das Interesse des Schifferstandes.

Nach den Bestimmungen der Rheinoctroikonvention und den in Gemäfsheit derselben ergangenen Verordnungen für die Schiffergilden steht diesen Gilden und insbesondere jener von Mainz der Warentransport zwischen Mainz und Köln und den Zwischenhäfen gemeinschaftlich mit der Kölner Gilde, ausschliefslich aber der Transport zwischen Strafsburg und den Zwischenhäfen zu. Wenn also den entstehenden Dampfschiffahrtsgesellschaften die Befugnis erteilt werden soll, bei diesem Transport zu konkurrieren, so müssen notwendig erst Modifikationen dieser gesetzlichen Bestimmungen von Seiten der kompetenten Behörden erfolgen. Sollen aber diese Modifikationen nur mit möglichster Schonung des Schifferstandes eintreten, so kann die den erwähnten Gesellschaften zuzugestehende Konkurrenz nur beschränkt sein und die Beschränkung mufs, wenn sie der von der höhern Behörde bereits geäufserten Absicht entsprechen soll, sich vor der Hand nach solchen Grenzen bemessen, welche den noch bestehenden aktiven Gildeschiffern einen hinlänglichen Raum für ihren Gewerbebetrieb wenigstens zu ihrer notdürftigen Subsistenz überlassen. Für die Zukunft kann aber nur der Erfolg der Unternehmung und wie nach und nach durch denselben eine vermehrte Güterbewegung erzeugt und die Zahl der vorhandenen Gildeschiffer sich vermindern wird, den Mafsstab für die weitere Ausdehnung des Geschäfts abgeben.

Wenn der Erfolg der Erwartung entspricht, wenn die Zunahme der Gütertransporte sich auch nur zum Teil auf diejenige Höhe erheben wird, welche die Handelskammer in ihrer posit. 6 aufgestellten Berechnung im Prospekt zeigt, so wird auch alsdann eine bedeutendere Anzahl von Dampfbooten, als die Unternehmer vor der Hand aufzustellen beabsichtigen, neben den gegenwärtig in Aktivität befindlichen Rangschiffen bestehen können, ohne letztere besonders zu beeinträchtigen.

Wird aber die Dampfschiffahrt sich noch vollkommener bewähren, wird deren Nützlichkeit im allgemeinen Interesse immer mehr anerkannt werden, dann wird mit deren Emporkommen die gewöhnliche Schiffahrt in dem nämlichen Verhältnisse abnehmen und nach und nach zum gröfsten Teil sich auflösen. — Wenn diese Auflösung jedoch nicht allzu störend auf das Wohl der zahlreichen Schifferfamilien einwirken soll, so mufs dieselbe so viel möglich ihren natür-

Übereinkunft eine stabile Garantie für die Stadt Mainz zur ferneren Erhaltung des Umschlags der Güter in ihrem Hafen auch nach Aufhebung dieses Rechtes gewähren werde, richtig ist, so würde die Dampfschiffahrt ohnstreitig sowohl im Interesse des Handels im allgemeinen, sowie in jenem unsres Landes und insbesondere der Stadt Mainz als eine höchst nützliche und empfehlenswerte Anstalt erscheinen; besonders wenn es in der Folge dahin gebracht würde, dafs die Dampfboote im Inland gebaut, inländisches Brennmaterial zu deren Betrieb verwendet und somit die höchst bedeutenden Kapitalien, welche dafür gegenwärtig ins Ausland fliefsen, erhalten werden könnten.

Wie dem aber auch sei, so scheint mir die Frage über die Anwendbarkeit und Zulässigkeit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine im allgemeinen keiner weiteren Diskussion empfänglich, sie scheint mir vielmehr durch die öffentliche Meinung, durch die bereits geschehenen Schritte und insbesondere durch die Konzessionen, welche von mehreren Staatsregierungen der beteiligten Uferstaaten einzelnen Gesellschaften erteilt worden sind, als entschieden angesehen werden zu müssen. — Es scheint sich daher nur noch darum zu handeln, unter welchen Bedingungen und Beschränkungen den einzelnen Gesellschaften die Befugnis, den Rhein mit Dampfbooten zu befahren, zu erteilen sei.

Grofsherzogliche Regierung sowohl wie auch die Centralkommission für die Rheinschiffahrt, welche neuerdings noch das Gutachten der Verwaltungsräte der Kölner und Mainzer Schiffergilde in dieser Beziehung verlangt hat, haben bereits den Grundsatz ausgesprochen, dafs die Dampfschiffahrt nur mit möglichster Schonung des bestehenden Schifferstandes eingeführt werden und sich entwickeln soll.

Diese Rücksicht, welche die Erhaltung zahlreicher Familien und selbst das Interesse der Schiffahrt und des Handels in solange gebieten, als die Dampfschiffahrt die zeither übliche nicht ganz ersetzt, und durch die Erfahrung ihre ausschliefsliche Vorzüglichkeit vor jener in allen Beziehungen erprobt haben wird, tritt auch gewifs in Bezug auf die jetzt noch bestehende Gerechtsame der rheinischen Handelsstädte, insbesondere der Städte Köln und Mainz, ein, und ebenso mag auch das künftige Interesse des rheinischen Handels selbst, so beruhigend auch die Aussichten gegenwärtig sein mögen, nicht ganz unbeachtet bleiben dürfen. Es ist daher auch zu hoffen, dafs die betreffenden Behörden bei der Erteilung von Konzessionen oder Privilegien solche konservatorische Bedingungen festsetzen werden, wodurch sie jederzeit die Zügel in Händen behalten, um dieser neuen Unternehmung eine solche Richtung zu geben, wodurch jene vielseitigen Interessen gehörig bewahrt und jede etwa mögliche Ausartung in ein dem allgemeinen

In Bezug auf die noch bestehenden Gerechtsame der rheinischen Handelsstädte, insbesondere von Mainz und Köln.

Nach den von Grofsherzogl. Handelskammer sub posit. 7 geäufserten Ansichten scheint es zwar, dafs eben durch die Dampfschiffahrt den zeitherigen Umschlagshäfen dieser Vorteil, selbst auch nach dereinstiger Aufhebung dieses Rechtes, am sichersten erhalten werde; diese Erwartung möchte auch eintretenden Falls in so lange sich bewähren, als die zwischen den einzelnen Gesellschaften der Unternehmer von Dampfbooten bestehen sollende, oder getroffen werden sollende Übereinkunft wegen den Ein- und Ausladeplätzen sich erhalten wird.

Sollte aber diese Übereinkunft in der Folge sich auflösen, sollte der Fall wirklich eintreten, dafs die Freiheit der Rheinschiffahrt ohne Beschränkung ausgesprochen würde, sollte alsdann das Umladen der Güter weder durch eine fernere Übereinkunft der Unternehmer noch durch andere gesetzliche Stipulationen an keine bestimmte Station mehr gebunden sein, so ist vorzusehen, dafs alsdann der Spekulationsgeist der englischen, holländischen und andrer Kaufleute und Unternehmer die Güter nach allen Bestimmungen bis in die Schweiz und andere Länder, soweit der Rhein und dessen Nebenströme mit Dampfbooten befahren werden können, zu versenden suchen wird. — Es scheint mir eine der wesentlichsten Bedingungen, welche in die zu erteilenden Konzessionen oder Privilegien aufzunehmen wären, die sein zu müssen:

f) dafs die laut a und d etabliert werdenden Dampfboote in keinem Fall die ihnen angewiesene Stromstrecke überfahren dürfen.

Dieser Punkt mag vielleicht, als von einem einseitigen Interesse ausgehend, mancherlei Bemerkungen unterliegen, aber als Verwalter durfte ich ihn im Vorteil unsrer Stadt nicht umgehen, und gerade in diesem Punkte, in welchem die Interessen von Mainz und Köln sich am meisten berühren, müfsten die beiderseitigen Staatsregierungen, denen an dem Wohl ihrer einzelnen Landesteile wie des Ganzen gelegen sein mufs, richtige Ursache eines konkorden Benehmens finden.

Es ist nach dem Urteil aller Erfahrenen gewifs, dafs, wenn auch das Umschlags- oder Stapelrecht in der Folge aufgehoben werden sollte, Mainz wie Köln nach ihren Lokalitäten und nach der Natur des Stromes bei dem Fortbestand der gegenwärtigen Art des Gütertransportes immer noch natürliche Umschlagsplätze für die meisten Güter bleiben werden, was sie aber bei Einführung der Dampfschiffahrt weit eher aufhören würden zu sein.

Welchen Einflufs endlich die Dampfschiffahrt alsdann, wenn derselben einmal die freie Passage nach allen Richtungen

ohne bestimmte Lade- und Umschlagsplätze offen stehen sollte, auf den Handel, insbesondere auf den Speditions- und Intermediärhandel unsres Landes äufsern würde, dieses mag wohl einer reiferen Prüfung würdig sein, als meine Einsichten mir gestatten.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen bleibt mir nun noch übrig, mein specielles Gutachten über das vorliegende Gesuch der hiesigen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu geben.

Die Gesellschaft setzt ihrem Unternehmen in ihrer Vorstellung, sowie in den derselben beiliegenden Statuten keine Grenzen; sie giebt vielmehr die Absicht zu erkennen, demselben nach Mafsgabe des Erfolgs jede mögliche Ausdehnung zu geben, wozu sie bereits durch das in 2000 Aktien bestehende und eine Million Gulden betragende Kapital sich die Mittel verschafft hat, wovon jedoch 100 Aktien zurückbehalten werden sollen, um damit Schiffer und andere, die noch Aktien zu besitzen wünschen könnten, zu befriedigen.

Somit also, dafs einigen Schiffern, welchen noch so viel Vermögen übrig bleibt (es giebt viele Schiffer, die nichts besitzen als ihr Schiff, auf dem sie wohnen und von dem sie leben), gestattet werden soll, ein paar Aktien zu nehmen und durch das Art. 2 der Statuten geäufserte Versprechen, zur Führung und Bemannung der Schiffe vorzüglich Rhein- und Mainschiffer anzustellen, glaubt die Gesellschaft zur Unterstützung der Schiffer genug gethan zu haben.

Ohne mich jedoch darauf oder auf eine nähere Prüfung der Statuten (gegen welche ich, insoweit sie blofs die Verwaltung des Fonds und die innere Geschäftsführung betreffen, nichts zu sagen habe) einzulassen, glaube ich nur noch auf den Art. 4 der Statuten, dessen strenge Handhabung mir besonders wichtig scheint, sodann auf die Art. 7 und 8, die Verbindungen mit andern Gesellschaften betreffend, welche Verbindungen, wie mir dünkt, den konzessionierenden Behörden nicht fremd bleiben dürfen, hinweisen zu müssen.

Nicht minder würde noch eine andere Berücksichtigung hinsichtlich der Frankfurter und Mainzer Marktschiffer eintreten müssen; da aber das Privilegium des Mainzer Marktschiffes durch den kürzlich erfolgten Tod seines Eigentümers, Haenlein, erloschen ist, und jenes des Marktschiffers Dienst, sowie ich erfahren habe, mit dem nächsten Jahre zu Ende gehen wird, so ist der Anstand, welcher desfalls sich sonst ergeben hätte, gehoben.

Ich bin demnach in Bezug auf das Gesagte des unmafsgeblichen Dafürhaltens, dafs dem Ansuchen der Gesellschaft, wenn demselben kein sonstiges, mir unbekanntes Hindernis im Wege steht, unter folgenden Bedingungen willfahrt werden könne, nämlich:

I. dafs die Gesellschaft vor der Hand die Dampfschiffahrt

mit nicht mehr als drei Dampfbooten, wovon eins für die Stromstrecke von Mainz nach Strafsburg, das andere für jene von Mainz bis Mannheim und das dritte für die Fahrt auf dem Main von hier bis Frankfurt bestimmt ist, betreibe;

II. dafs dieselbe befugt sei, Reisende und ihre Effekten ohne Beschränkung auf diesen Stromstrecken aufzunehmen;

III. dafs hinsichtlich der Gütertransporte dieselbe auf ein bestimmtes, noch näher zu ermittelndes Ladequantum für den Oberrhein zu beschränken sei, für den Main aber jede beliebige Ladung aufgenommen werden könne;

IV. dafs die Ladungen auf dem Oberrhein sich vorzugsweise auf eilende Güter erstrecken sollen und nur dann, wenn keine dergleichen Güter mehr vorhanden sind, auch andere Güter bis zur Komplettierung des bestimmten Ladequantums aufgenommen werden dürfen;

V. dafs das Ladequantum niemals vermehrt werden, noch die Gesellschaft neue Fahrzeuge anschaffen dürfe, ohne vorher um die Erlaubnis dazu besonders nachgesucht und dieselbe erhalten zu haben;

VI. dafs es der Gesellschaft unbenommen sei, ihre Dampfschiffe auch zum Schleppen anderer Transportschiffe auf Verlangen der Schiffer und auf jede beliebige Distanz zu verwenden;

VII. dafs die Dampfboote niemals mit Ladungen den hiesigen Hafen vorbeifahren, sondern nur in demselben aus- und einladen oder umschlagen dürfen, und insbesondere, dafs es denselben untersagt sei, oberhalb Mainz, sei es bei Weisenau oder bei der Mainspitze, anzulegen und etwa aus dem Main kommende Güter dort aufzunehmen oder in den Main bestimmte Güter in andere Fahrzeuge überzuschlagen;

VIII. dafs die Gesellschaft gehalten sei, von jeder Verbindung oder Übereinkunft, die sie mit einer anderen Gesellschaft für den Betrieb der Dampfschiffahrt eingegangen hat oder noch eingehen könnte, Grofsherzogl. Regierung die Anzeige zu machen und die Genehmigung zu erwarten;

IX. dafs sie sich dazu verstehe, eine angemessene und noch näher zu bestimmende Retribution von den in den Oberrhein gehenden Güterladungen (jene in den Main wären auszunehmen, da die Mainschiffer in keinem Gildeverband stehen) an die Hilfskasse der Mainzer Schiffergilde zu entrichten;

X. endlich, dafs die Gesellschaft sich allen sonstigen, in schiffahrtspolizeilicher oder auch in allgemeiner polizeilicher Hinsicht bestehenden, oder von den kompetenten Behörden noch erfolgen könnenden Verordnungen und Vorschriften, als: das Beklopfen und Besichtigen der Fahrzeuge, die Behandlung und Kontrolle der Reisenden etc., jederzeit unterziehe.

Jungenfeld.

9.

Vereinbarung von Vertretern des Mainzer, Frankfurter und Strafsburger Handelsstandes über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Nachdem von der Grofsh. Hess. Staatsregierung zu Darmstadt unterm 12. d. M. der in der Provinz Rheinhessen gebildeten Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main die Konzession zur Errichtung und Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main erteilt worden, so ist zwischen dieser Gesellschaft, repräsentiert durch Herrn Johann Kertell, Vicepräsidenten der Handelskammer in Mainz, an einem, und der Gesellschaft der Herren Gebrüder Bethmann und Johann Noé du Fay & Co. zu Frankfurt, repräsentiert durch Herrn Staatsrat Ritter von Bethmann, und dem Handelsstande von Strafsburg, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann, am andern Teil, nachstehender definitiver Vertrag abgeschlossen worden.

1.

Die kontrahierenden Gesellschaften vereinigen sich zum gemeinschaftlichen Zwecke der Errichtung und Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main und erkennen die von Grofsh. Hess. Staatsregierung bestätigten Statuten, welche sie bereits im Januar des Jahres gemeinschaftlich vorläufig festgesetzt haben, als die Grundlage ihres Gesellschaftsvereins, im allgemeinen und besondern, definitiv hierdurch an.

2.

Sie versprechen und geloben sich wechselseitig alles zu thun und zu leisten, was den gemeinschaftlichen Zweck befördern und zur vollständigen Ausführung und Erreichung desselben führen kann.

3.

Der Gesellschaftsverein wird auf Gewinn und Verlust eingegangen, welcher sich durch das Verhältnis der Aktienbeteiligung zur Summe des sämtlichen Kapitals bestimmt.

4.

Zu diesem Zwecke sind zweitausend Aktien, jede zu 500 fl. im 24 Guldenfufs kreiert und folgendermafsen verteilt:

a) 500 Aktien übernimmt die Grofsh. Hess. konzessionierte Gesellschaft;



b) 400 Aktien das Konsortium der Gebrüder Bethmann und J. N. du Fay & Co.;

c) 400 Aktien der Handelsstand von Strafsburg;

d) 100 Aktien sind zur Verfügung des Freiherrn von Cotta gestellt, um in Rücksicht auf das bayrische Privilegium durch seine Vermittlung an bayrische Unterthanen und an die Mitinhaber dieses Privilegiums unter Angabe der Namen derselben verteilt zu werden;

e) 100 Aktien sollen vorzugsweise für Schiffer, welche sich dem Unternehmen anschliefsen wollen, vorbehalten bleiben, und was von diesen nicht übernommen wird, bleibt als Reservefonds und soll zum allgemeinen Besten sämtlicher Gesellschaften mit deren Einverständnis verwendet werden. — Die übrigen

f) 500 Aktien sind von der Grofsh. Badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft übernommen worden.

5.

Die kontrahierenden Gesellschaften sind berechtigt, sich an andere ähnliche Gesellschaften der Rhein-Dampfschiffahrt anzuschliefsen.

Urkundlich ist dieser Vertrag dreifach gleichlautend ausgefertigt und von den Specialbevollmächtigten eigenhändig unterschrieben, jedem ein Exemplar zugestellt worden.

So geschehen in Karlsruhe den 24. April 1826.

10.

Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Grofsherzogl. badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 25. April 1826.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Zwischen der vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bestehend:

a) aus dem Handelsstande der Stadt Mainz, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn J. Kertell, Vicepräsidenten der Handlungskammer daselbst, dann

b) aus den Herren Gebr. Bethmann und Johann Noé du Fay in Frankfurt a. M., repräsentiert durch den Herrn Staatsrat Ritter von Bethmann, ferner,

c) aus dem Handelsstand der Stadt Strafsburg, repräsentiert, durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann aus Mainz

einerseits

und der Grofsherzogl. Badischen privilegierten Dampfschiffahrts-

gesellschaft, repräsentiert durch den Freiherrn von Cotta aus Stuttgart und Herrn C. J. Kisling aus Kehl

andererseits

ist in der Überzeugung, dafs das beiderseitige Unternehmen, die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main einzuführen, nur dann vollkommen gedeihen und die beabsichtigte Gemeinnützlichkeit erlangen kann, wenn sich alle Kräfte zu demselben Zwecke vereinigen und in der Absicht, alle Kollisionen und eine allen Teilen schädliche Rivalität zu vermeiden, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

1.

Jede der zwei oben genannten Gesellschaften besteht als besondere und selbständige Gesellschaft für sich, so wie sie durch ihre Statuten festgesetzt und landesherrlich bestätigt sind.

2.

Jede derselben hat ihre eigene Direktion und Administration, welche ganz in dem Sinne der von den respektiven Regierungen genehmigten Statuten handeln und verwalten wird.

3.

Beide Gesellschaften kommen aber in finanzieller Hinsicht dahin überein, dafs jede derselben an der Unternehmung der andern nach Verhältnis ihres Kapitals zur Summe der sämtlichen Kapitalien als Teilhaber zu betrachten ist und am Gewinn und Verlust nach diesem Verhältnis Anteil nimmt.

4.

Zu diesem Zwecke sind 2000 Aktien, jede zu 500 fl. im 24 Guldenfufs kreiert, und folgendermafsen verteilt:

a) 500 Aktien erhält die Grofsherzogl. Badische privilegierte Gesellschaft;

b) 500 Aktien die Grofsherzogl. Hessische konzessionierte Gesellschaft;

c) 400 Aktien das Konsortium der Herren Gebr. Bethmann und Joh. Noé du Fay & Co.;

d) 400 Aktien der Handelsstand von Strafsburg;

e) 100 Aktien sind zur Verfügung des Freiherrn von Cotta gestellt, um durch seine Vermittlung in Rücksicht auf das bayrische Privilegium an bayrische Unterthanen, und die Mitinhaber dieses Privilegiums, deren Namen seiner Zeit anzugeben sind, verteilt zu werden;

f) 100 Aktien sollen vorzugsweise für Schiffer, welche sich dem Unternehmen anzuschliefsen gesonnen sind, zurückbehalten werden. — Was von diesen nicht angenommen wird,

bleibt als Reservefonds und soll zum allgemeinen Besten sämtlicher Gesellschaften verwendet werden.

Die von jeder Gesellschaft übernommene Anzahl Aktien bestimmt das Verhältnis des Anteils jeder Gesellschaft an dem Interesse des ganzen Vereins.

5.

Wenn die Grofsherzogl. Badische Gesellschaft es für notwendig oder nützlich erachten sollte, eigene Aktien unter ihrer besonderen Firma zu kreieren, so bleibt dieses ihrem Gutdünken überlassen, in welchem Fall die 500 Aktien, für die sie bei der allgemeinen Gesellschaft beteiligt ist, als Depositum in ihrer Direktionskasse liegen bleiben sollen, um als Repräsentativ ihres Anteils an der Gesamtunternehmung angesehen zu werden.

6.

Jede Gesellschaft von beiden hat das Recht, den Sitz ihrer Direktion dahin zu verlegen, wo sie es für gut findet.

7.

Aufser diesen Direktionen der einzelnen Gesellschaften soll eine Centralverwaltung bestehen, welcher die Leitung des Unternehmens übertragen wird und die ihren Sitz in Mainz hat. Sie besteht aus den Direktoren der einzelnen Gesellschaften, als deren hiezu Beauftragten, und sie besorgt vorzüglich den pünktlichen Eingang der Gelder, die nach Mafsgabe der Bedürfnisse auf jede Aktie ausgeschrieben werden, die Anschaffung der an die niederländische Gesellschaft zu leistenden Zahlungen, ferner den Einkauf aller nötigen Utensilien, Brennmaterialien und dergl., und wird überhaupt alle und jede Verfügungen treffen, welche zum Dienst des Unternehmens nützlich oder nötig sind.

8.

Am Ende eines jeden Jahres werden die kontrahierenden Teile ihre Rechnungen aufstellen und solche der Centralverwaltung übergeben, um daraus eine allgemeine Rechnung zur Beurteilung der Resultate des Geschäfts zu stellen. Wenn dies geschehen ist, so werden sich die obgedachten Mitglieder der Centralverwaltung nebst einem von jeder einzelnen Gesellschaft besonders zu wählenden Mitglied in Mainz, Mannheim oder Karlsruhe vereinigen, um die Rechnungen zu prüfen und den auf jede Aktie fallenden Divident festzusetzen.

9.

Die Centralverwaltung wird den Dienst der Schiffahrt auf eine ineinander greifende und dem gemeinschaftlichen Zwecke entsprechende Weise organisieren.

10.

Alle von den verschiedenen Teilen bereits eingegangene oder abgeschlossene Verträge, welche auf den Kauf von Dampfschiffen oder auf Betreibung des gemeinschaftlichen Geschäfts Bezug haben, werden von den einzelnen Gesellschaften übernommen und sind für die vereinigte Gesellschaft verbindend.

11.

Alle und jede Privilegien und Konzessionen, welche eine oder die andere der kontrahierenden Gesellschaften zur Errichtung und Betreibung der Dampfschiffahrt von den hohen Regierungen der Uferstaaten schon erhalten haben oder noch erhalten werden, sollen nur zum Besten der vereinigten Gesellschaften, nicht aber zum Nutzen von Privaten oder einzelnen Teilen verwendet werden.

12.

Keine der kontrahierenden Gesellschaften kann irgend eine Verbindlichkeit eingehen, welche der Ausführung der Wiener Kongreſsakte oder sonstigen Bestimmungen und Verfügungen der hohen Regierungen zuwider wäre.

13.

Die Dauer dieses Vertrages ist auf sechs Jahre bestimmt, nach deren Ablauf eine weitere Übereinkunft über dessen Fortsetzung getroffen werden soll.

14.

Durch gegenwärtigen Vertrag wird jener, welcher unter dem 12. Dezember 1825 von den kontrahierenden Teilen in Mannheim abgeschlossen worden ist, annulliert und demnach als erloschen angesehen.

15.

Gegenwärtiger Vertrag soll den beiden Groſsherzogl. Regierungen von Baden und Hessen zur Genehmigung vorgelegt

werden und dann erst volle Kraft erhalten, wenn er von denselben bestätigt ist.

So geschehen und unterzeichnet in Karlsruhe den 25. April 1826.

gez. Frhr. von Cotta, Ch. F. Kisling, Joh. Kertell, M. Bethmann, Ant. Humann.

11.

Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde vom 2. März 1826 über Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Auszug aus dem Beratschlagungsprotokoll des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde. Sitzung vom 2. März 1826.

In Gegenwart der Mitglieder und Suppleanten:
- Heinrich Pohl von Koblenz.
- Martin Köhler von Mannheim.
- Andreas Zabern von Strafsburg.
- Jacob Altenkirch von Lorch.
- Adam Brillmayer von Bingen.

Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein betreffend.

§ 29.

Der Verwaltungsrat

nach Ansicht des Reskriptes hochlöblicher Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 13. v. M., wodurch und zwar in Gemäfsheit Verfügung einer hochpreislichen Centralkommission für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten die Verwaltungsräte der Mainzer und Kölner Schiffergilde aufgefordert sind, über die Frage:

1. inwiefern die Anwendung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein im allgemeinen zum Schleppen der Handelsschiffe sowohl als auch zum Transport der Güter auf Dampfschiffen geeignet sei;

2. wie dergleichen Einrichtungen mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu machen seien, ihre Gutachten zu geben;

nachdem derselbe diesem Gegenstande diejenige Aufmerksamkeit und Überlegung gewidmet, welche dessen Wichtigkeit erfordert, erlaubt sich folgendes zu bemerken:

Zu 1. So sehr auch die Dampfschiffahrt hinsichtlich ihrer Kraft und Schnelligkeit die allgemeine Bewunderung erregen mag, so sind die bisherigen Resultate derselben doch nicht von der Art, dafs sie die Mitglieder des Verwaltungsrates, als

praktisch erfahrene Schiffer, welche seit einer langen Reihe von Jahren den Rhein in allen seinen Richtungen und bei jedem Wasserstande befahren haben, und dessen Beschaffenheit in allen Teilen kennen, daraus die Überzeugung schöpfen könnten, dafs dieser Strom in allen seinen Strecken und bei jedem Wasserstand durch Dampfschiffe befahren werden könne.

Die Herren Unternehmer der Dampfschiffahrt scheinen das zwar als erwiesen vorauszusetzen und stützen ihre Zuversicht auf die im letzten Spätjahr gemachte Probereise. Allein diese Probe scheint bei weitem noch nicht haltbar, indem dieselbe mit einem nicht gehörig beladenen Dampfboote und bei einer äufserst günstigen Wasserhöhe unternommen wurde, wodurch manche strenge Strömungen umgangen und diejenigen Wege vermieden werden konnten, die seinem Fortkommen hinderlich gewesen sein würden.

Es ist bekannt, dafs das Dampfboot, welches die fragliche Probereise unternommen hat, da, wo es diese Strömungen nicht umgehen konnte, durchaus nicht fortkommen konnte und namentlich bei Kaub bis zum andern Morgen liegen bleiben mufste, wo der Zufall wollte, dafs der Rhein während der Nacht bedeutend anwuchs und dadurch die Möglichkeit herbeigeführt wurde, die Reise auf Nebenwegen fortzusetzen und dadurch die natürlichen Hindernisse zu umgehen.

Der nämliche Fall ereignete sich auch am Binger Loch, wo das Schiff ohne die Anstrengung zahlreicher Menschenhände ebenfalls nicht durchgekommen wäre.

Wenn es demselben auch gelungen ist, auf seiner Rückreise das Binger Loch auf einem Nebenwege zu umgehen, so geschah es aus der nämlichen Ursache, weil der hohe Wasserstand dazu einen günstigen Augenblick darbot; bekannt ist es aber, dafs dieser Weg nicht bei jeder Wasserhöhe fahrbar ist.

Ebenso hatte man es nur dem hohen Wasserstande zu verdanken, dafs das Dampfboot die seichten und gefährlichen Stellen zwischen Schröck und Strafsburg glücklich passiert ist.

Nach der seitherigen Erfahrung und der eigenen Kenntnis des Verwaltungsrates von der Beschaffenheit des Rheines mag die Dampfschiffahrt höchstens nur auf der Stromstrecke von Rotterdam bis Köln, sodann, wenn der Wasserstand nicht allzu niedrig ist, von Bingen bis Speier, höchstens bis Schröck ausführbar sein.

Was aber den Mittelrhein von Köln bis Bingen betrifft, so mag es zwar einzelnen, wenig befrachteten Dampfbooten gelingen, bei günstiger Wasserhöhe diesen Weg zurückzulegen; im allgemeinen glaubt aber der Gilderat die Überzeugung aussprechen zu können, dafs diese Stromstrecke sich



zu einer regelmäfsigen Dampfschiffahrt durchaus nicht eigne, sowohl wegen den heftigen Strömungen als auch wegen den andern natürlichen Hindernissen des Flufsbettes und wegen den verschiedenen Wasserhöhen im Laufe des Jahres.

Es ist bekannt, dafs der Mittelrhein öfters nur 30 bis 36 Zoll fahrbares Wasser hat, nun aber kann, wenn die Sicherheit des Transports nicht gefährdet werden soll, wohl kein anderes Dampfboot für diesen Strom anwendbar gemacht werden, als ein solches, das bei der Schwere der Dampfmaschine nicht wenigstens eine leere Tiefe von 36 bis 42 Zoll herausstellt. Wollte man aber diese Schiffe, um sie dem Rhein angemessener zu machen, kleiner bauen, so würde hierdurch eben die leere Tiefe vergröfsert werden, indem, wenn die gehörige Kraft erreicht werden soll, die Maschine wohl schwerlich eine Verminderung der Schwere im Verhältnis zu der verminderten Gröfse des Schiffes zulassen mag.

Was das Bett des Rheines von Bingen bis Schröck betrifft, so mögen bei niedrigem Wasserstande die Dampfboote auch hier schon mit mancherlei Hindernissen zu kämpfen haben; aber jeder erfahrene Schiffer wird die Überzeugung teilen, dafs der Rhein von Schröck bis Strafsburg sich durchaus nicht zur Dampfschiffahrt, sei es nun für eigenen Gütertransport, oder zum Schleppen anderer Handelsschiffe eigne.

Zu 2. Bekanntlich hat der Schifferstand, seit mehreren Jahrhunderten in besondere Zünfte abgeteilt, unter dem Schutze der Uferstaaten besondere Gerechtsame genossen. Nach der Besitznahme des linken Rheinufers durch die Franzosen erhielt zwar die Rheinschiffahrt durch die Octroikonvention von 1804 eine andere Gestaltung, aber die Gerechtsame des Schifferstandes wurden durch eben diese Konvention noch mehr respektiert und kräftiger geschützt wie vorher. — Dagegen hatte aber auch der Schifferstand grofse Verbindlichkeiten zu erfüllen; er mufste sein Vermögen verwenden, um die geforderte Anzahl von Schiffen und Geschirr im besten Zustand herzustellen und dem Handelsstande die gehörige Sicherheit zu leisten.

Er hat ungeheure Summen dem Strome anvertraut, in der gerechten Voraussetzung, dafs diese für ihn nicht verloren gehen, und er bei seinen Gerechtsamen geschützt und in seinem Nahrungszustande ungeschmälert erhalten werde. Auf den Grund dieser gesetzlich noch bestehenden Rechte möchte daher der Verwaltungsrat die Frage: wie mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes etc. vielmehr so zu setzen sich erlauben: wie mit vollkommener Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden und Aufrechterhaltung ihrer Gerechtsame die Dampfschiffahrt zulässig sei? Denn der Verwaltungsrat hält

sich durchaus nicht für kompetent, irgend etwas im Namen seiner Kommittenten zuzugestehen, was den ohnehin schon sehr gesunkenen Nahrungsstand der Schiffer noch mehr schmälern könnte, oder was im Widerspruch mit denjenigen Verbindlichkeiten wäre, welche der Art. 29 pos. 11 des Gildereglements von 1807 ihm auferlegt.

Ehe er jedoch das Interesse des Schifferstandes weiter berührt, glaubt er vorerst auf dasjenige, was der Schifferstand seither geleistet hat, hinweisen und dann die Frage aufstellen zu müssen: ob wohl die Dampfschiffahrt gerade so viel zu leisten im stande sein werde.

Es ist noch nicht dargethan, dafs die Dampfschiffahrt dem Handelsstande die Güter zu wohlfeileren Frachten und zu jeder Jahreszeit und in allen Verhältnissen in der nämlichen oder noch in kürzerer Zeitfrist werde liefern können. Im Gegenteil sollen die Unternehmer sich selbst schon geäufsert haben, dafs sie nicht um die nämliche Fracht wie die andern Schiffer fahren können; was aber die gröfsere Schnelligkeit des Transportes betrifft, so mag dieselbe sich zwar auf dem Niederrhein und bei günstigem Wasserstand allerdings bewähren, aber nicht bei niedrigem Wasser und nicht auf den Stromstrecken, die, wie oben bemerkt, nicht so leicht praktikabel sind, und es ist nach eben diesen Bemerkungen vorzusehen, dafs durch die vielen und gefährlichen oder schwierigen Stellen und bei ungünstigem Wasserstande die Dampfboote weit öfter auf Hindernisse in ihrer Fahrt stofsen werden, als die andern Fahrzeuge.

Bei diesen ungewissen Aussichten ist demnach auch zu hoffen, dafs, solange die Vorteile der Dampfschiffahrt nicht hinlänglich erprobt sein werden, die betreffenden hohen und höchsten Behörden den Dampfschiffsunternehmern keine solche Befugnis erteilen werden, wodurch die Rechte der Schiffer gekränkt, die gegenwärtige, für itzt noch im Interesse des Handels und der Schiffahrt unumgänglich notwendige Ordnung der Dinge erschüttert und selbst die Sicherheit der Transporte gefährdet werden könnten. Traurig wäre es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Resultat nur der Ruin zahlreicher Familien sein würde und man am Ende dennoch zur seitherigen Ordnung zurückkehren müfste.

Aus diesen Gründen und indem der Verwaltungsrat nochmals seine Inkompetenz erklärt, irgend eine Bewilligung zu Gunsten der Dampfschiffahrtsunternehmer zu machen, wodurch die Rechte seiner Kommittenten beeinträchtigt werden könnten, ist derselbe des Dafürhaltens: dafs, wenn es nicht anders sein und das Unternehmen der Dampfschiffahrtsgesellschaften Eingang finden soll, denselben diese Befugnis nur provisorisch, nur auf eine kurze, zu limitierende Probezeit und nur unter solchen Beschränkungen erteilt werden möge, damit die



Existenz der Schiffer, ihrer bestehenden Rechte und die gegenwärtige Ordnung der Schiffahrt nicht ohne Not aufs Spiel gesetzt werde.

Zu dem Ende möchte:

a) die Probezeit auf ein Jahr, von dem Tage der einzutretenden Wirksamkeit festzusetzen sein, welcher Zeitraum ohne Zweifel hinreichend sein wird, die Anwendbarkeit oder Nichtanwendbarkeit der Dampfschiffahrt auf den verschiedenen Stromstrecken, ihre Vorteile oder Nachteile in das gehörige Licht zu stellen;

b) den Unternehmern vorderhand nur zu gestatten sein, alle zehn Tage eine Reise von Köln nach Mainz und retour, und alle vierzehn Tage eine Reise von Mainz nach dem Oberrhein zu machen und an Gütern nur den vierten Teil der Ladungsfähigkeit des zur Aufnahme von Gütern bestimmten Raumes der respektiven Dampfboote aufzunehmen;

c) endlich aber den Unternehmern die Verbindlichkeit aufzulegen sein, eine verhältnismäfsige, von der höheren Behörde nach Billigkeit zu bestimmende Retribution von den verladenen Gütern in die Hilfskasse der Gilden zur Unterstützung verarmter oder noch zu verarmender Schiffer zu entrichten.

Die Resultate dieser Probezeit werden alsdann auch einen sicheren Mafsstab für das, was ferner geschehen soll, abgeben, sie werden zur Entscheidung der Frage führen, welche Begünstigung und Ausbreitung der Dampfschiffahrt im wohlverstandenen Interesse des Allgemeinen ferner zu gestatten sei; sie werden aber auch, wenn der Erfolg zu Gunsten der Dampfschiffahrt ausfallen sollte, besser wie jetzt die Frage entscheiden lassen, welche Entschädigung dem Schiffer, der alsdann aus seinem gesetzlich privilegierten Gewerbe herausgehoben werden wird, für seine vernichtete Existenz und für sein verlorenes Kapital an Schiff und Geschirr gebühre und wie dieselbe zu leisten sei.

Damit aber auch während dieser Probezeit gehörig und unparteiisch beurteilt werden könne, welche Vorzüge dieser oder jener Schiffahrtsbetrieb vor dem andern habe, ist es unumgänglich nötig, dafs den Gildeschiffern sowohl bei dem Ein- und Ausladen der Güter in den verschiedenen Häfen, als wie bei den Einnahmebureaus vom Rheinoctroi gleiche Beförderung zuteil und die Dampfschiffer durchaus nicht vorzugsweise in dieser Hinsicht begünstigt werden.

Der Verwaltungsrat, indem er sich seiner Aufgabe hiermit nach Möglichkeit entledigt zu haben glaubt, vertraut im übrigen auf die Weisheit und Gerechtigkeit der höheren Behörden.

Für gleichlautenden Auszug

Der Gildesekretär:	Der Präsident:
gez. W. Oechsner.	gez. Heinrich.

12.

Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde vom 27. August 1827 über die für die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen.

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Auszug aus dem Beratschlagungsprotokoll des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde. Sitzung vom 27. August 1827.

In Gegenwart der

Martin Köhler von Mannheim
Jacob Schmutz von Mainz
Philipp Scholl von Lorch
Georg Esser von Worms } Mitglieder

und der

Adam Brillmayer von Bingen
Joh. Andres von Mainz
Joh. Reichert von Kaub und
Simon Müller von Vallendar } Suppleanten

Die zur Bezweckung möglichster Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen betreffend.

§ 63.

Nach Ansicht des mittelst Reskriptes hochlöblicher Verwaltungskommission hierher mitgeteilten Auszugs aus dem 420. Protokoll der Verhandlungen hochpreislicher Centralkommission für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt, nach welchem nunmehr auf den Antrag des Grofsherzogl. Hess. Bevollmächtigten die Frage erörtert werden soll:

„wie die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu erhalten und zu befördern, insbesondere ob dieser Zweck mit einstweiliger Aufrechthaltung der octroikonventionsmäfsigen Ordnung und des status quo in ihren Grundpfeilern bis zum Eintritt der neuen Ordnung der Dinge, etwa durch Einrichtung von Schnellfahrten mit abgekürzter Ladefrist, Ablösestationen für die Leinpferde etc. zu erreichen sein möchte;"

nach gepflogener Beratung über diesen Gegenstand erlaubt sich der Verwaltungsrat folgendes vorzustellen:

Bereits in seinem Beratschlagungsprotokoll vom 2. März 1826 habe der damalige Verwaltungsrat unter Reservation aller den Schiffergilden durch die Rhein-Octroikonvention zugestandenen Rechte, seine Ansichten sowohl über die Anwendbarkeit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine, wie auch über die Frage: welche Einrichtungen bei Einführung der Dampf-

schiffahrt zur möglichsten Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu treffen sein möchten, ausführlich ausgesprochen. Dessen Bemerkungen haben aber damals keine Rücksicht gefunden. Die Dampfschiffahrt nahm ihr Entstehen und übt bis itzt alle Rechte der Gildeschiffer aus, indem sie alle der Tourfahrt gehörigen Güter ohne Ziel und Mafs verführt und so den berechtigten Schiffer um einen Teil seiner Nahrung bringt.

Nun, nachdem vier Monate vorüber sind, während welcher die Dampfschiffe durch aufserordentliche Begünstigungen im stande waren, jede Woche zwei Bergreisen und zwei Thalreisen, jedesmal mit beinahe vollen Ladungen der besten und ausgesuchtesten Güter zu nehmen, während dem der Schiffer im Gefolge der aufs äufserste herabgedrückten Frachttaxen und des immer mehr abnehmenden Verdienstes seinem gänzlichen Ruin stets näher rückt, kommt endlich die Frage zur Diskussion, n i c h t wie der Gildeschiffer in seinen konventionsmäfsigen Rechten zu schützen und in welche Schranken zu seiner ferneren Erhaltung die Dampfschiffahrt zurückzuweisen, s o n d e r n: wie die Segelschiffahrt in stand zu setzen sei, die Konkurrenz mit der Dampfschiffahrt zu halten.

Wollte der Verwaltungsrat sich in die Erörterung dieser Frage einlassen, so würde dieses gewissermafsen eine Anerkennung der Rechtmäfsigkeit der Art und Weise sein, wie die Unternehmer der Dampfschiffahrt ihr Gewerbe seither ausgeübt haben, ja es würde sogar den Anschein geben, als wolle man die Rechte der Dampfschiffer über jene der Schiffergilden erheben, indem letzteren ja nur die Befugnis zugestanden werden soll, solche Einrichtung zu treffen, um womöglich mit jenen konkurrieren zu können.

Übrigens entscheidet sich obige Frage von selbst, denn es ist einleuchtend, dafs der Segelschiffer nie im stande sein wird, weder durch niedrigere Frachtpreise, noch durch Schnelligkeit der Beförderung mit dem Dampfschiffer zu konkurrieren.

Die Dampfschiffe fahren um die nämlichen Preise wie die Segelschiffer, sie nehmen ihre Frachten in der möglichst kürzesten Zeitfrist ein, denn ihre Ladungen sind schon bereit, ehe sie in den Häfen anlanden; sie benutzen sogar die Nacht zu ihren Aus- und Einladungen und sind durch nichts aufgehalten, denn Platz, Krahnen und Wage stehen für sie jeden Augenblick bereit, sie brauchen sich nicht, um eine Ladung zu erhalten, um die Gunst der Kaufleute und Spediteure zu bewerben und weisen sich selbst die Güter zu; unterwegs haben sie weder von den Octroibureaus, die ihnen jede Stunde zu Gebot stehen, noch, wenn nur der Wasserstand ihnen günstig ist, von widrigen Winden einen Aufenthalt zu befürchten.

Durch eine Abkürzung der Ladefrist und durch Errichtung von Ablösestationen für die Leinpferde kann zwar allerdings etwas mehr Schnelligkeit in die Segelschiffahrt gebracht werden, diese wird aber nie so bedeutend sein, um den Kaufmann und Spediteur, der sich einmal aus mancherlei Gründen, besonders wenn er zugleich Aktionär ist, für die Dampfschiffahrt interessiert hat, zu bestimmen, seine Güter, die er mit den Dampfbooten versenden kann, den Segelschiffen zuzuwenden. Zudem wird eine Abkürzung der Ladefrist nichts helfen, wenn der Schiffer in dieser kürzeren Zeit nicht auch eine solche Ladung erhält, dafs er dabei bestehen kann.

Zur Errichtung von Ablösestationen gehören aber auch an jeder Station tüchtige Pferde und Leinreiter und ein bedeutenderer Kostenaufwand, den der Schiffer mit seinem geringen Verdienst unmöglich bestreiten kann, wie der Verwaltungsrat in seinem Protokoll vom 21. Juni 1824 § 69, 31. März 1826 § 44, das er an eine hochlöbliche Rheinschiffahrtskommission ad No. 1037/534 einzusenden die Ehre hatte, ausführlich auseinandergesetzt hat.

Wenn es sich demnach nach den dankbar anerkannten Absichten einer hochpreislichen Centralkommission für die Rheinschiffahrt darum handeln soll, die Existenz der Gildeschiffer und mit ihr die octroikonventionsmäfsige Ordnung und den status quo bis zum Eintritt der neuen Ordnung der Dinge aufrecht zu erhalten, so glaubt der Verwaltungsrat seiner Pflicht gemäfs im Interesse seiner Kommittenten auf folgendes antragen zu müssen:

1. dafs, da selbst nach der Aussprache des Grofsherzogl. Hess. Herrn Bevollmächtigten die Hauptbestimmung der Dampfboote jene einer Personenpost ist, die Dampfschiffahrt in die dieser Bestimmung angemessenen Schranken, so wie dieselben durch den Art. 24 der Polizeiverordnung für die Postschiffe vom Jahre 1815 bezeichnet sind, zurückgewiesen werde;

2. dafs in der Folge die Frachttaxe so reguliert werde, dafs der Schiffer wenigstens notdürftig dabei bestehen und Schiff und Geschirr unterhalten kann.

3. dafs die Gildeschiffer durch zweckmäfsige Mafsregeln gegen die Eingriffe der Kleinschiffer und die Direktfahrer gegen jene der Intermediärschiffer geschützt werden;

4. dafs zur Vermeidung von nachteiligem Aufenthalt in der Fahrt dem Gildeschiffer ebenfalls so wie den Dampfbooten gestattet werde, die Rheinoctroigebühren zu Berg von Köln bis Koblenz auf dem Erhebungsbureau zu Köln und jene zu Thal von Koblenz bis Köln auf dem Bureau zu Koblenz zu entrichten, und dafs er auf jenem zu Kaub zu jeder Stunde des Tages, auch aufser den gewöhnlichen Bureaustunden, gleich den Dampfbooten expediert werde;



5. dafs es endlich der höheren Behörde gefallen möge, auf die früheren billigen Gesuche der Schiffer um Verminderung der äufserst drückenden Rekognitionsgebühren geneigte Rücksicht zu nehmen, und diese Gebühren nicht nach der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge, sondern nach der wirklichen Ladung oder wenigstens nach dem Maximum der Ladung, die der Schiffer einnehmen darf, zu regulieren und ihn von dieser Gebühr, wenn er mit leeren Schiffen fährt, ganz zu befreien, damit auch hierin der Segelschiffer den Dampfbooten, die nur eine geringe Rekognition entrichten und niemals leer fahren, einigermafsen gleichgestellt werde.

Diesen Desiderien, welche der Verwaltungsrat nach Recht und Billigkeit aufstellen zu dürfen glaubt, fügt derselbe die Versicherung bei, dafs der Schifferstand stets bereit sein werde, zu allen Verbesserungen, die für die Sicherheit und schnellere Beförderung der Güter im Interesse des Handels wünschenswert und mit der Existenz der Schiffer vereinbarlich sein können, eben so bereitwillig als nach Kräften mitzuwirken.

Für gleichlautenden Auszug

Der Gildesekretär: gez. W. Oechsner.

Der zeitliche Präsident: gez. Heinrich.

13.

Gutachten der Mainzer Handelskammer vom 1. Mai 1828, betr. die nach Möglichkeit zu bewirkende Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt.

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Mainz, den 1. Mai 1828.

An eine hochlöbliche provisorische Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt

dahier!

Aus dem uns durch verehrliche Zuschrift vom 21. des Monats April abschriftlich mitgeteilten Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde entnehmen wir, dafs derselbe in der wahrscheinlichen Überzeugung von der Unmöglichkeit, Konkurrenz zwischen der Segelschiffahrt und der Dampfschiffahrt zu bilden, sich jeder bezüglichen Vorschläge enthält, und müssen auch wir uns davon enthalten, indem, wenn solche auch wirklich aufgefunden werden könnten, sie immer eine freiwillige Mitwirkung der Schiffer erfordern würden, wozu dieselben sich nicht verstehen. Wenn der besagte Verwaltungsrat, statt die beabsichtigten Vorschläge zu machen, seine ganze Tendenz dahin richtet, die gegenwärtige Lage der Gildeschiffer als höchst traurig zu schildern, so mag es wohl

an dem sein, dafs die wenigen Fahrten, welche ihnen jährlich zu teil werden, den Verdienst nicht abwerfen, welcher ihnen eine angemessene Existenz sicherte, allein daran scheinen uns weder die Einführung der Dampfschiffahrt noch die angeblichen niedrigen Frachttaxen Ursache zu sein, sondern, wie wir in unserem Ergebenen vom 7. Sept. v. J. bereits anführten, der Grund einzig und allein in der allgemeinen und von dem Schifferstande selbst anerkannten übergrofsen Schifferzahl zu liegen. Wir haben deshalben, wie Eurer hochlöblichen Kommission selbst bekannt, keine Gelegenheit unbenutzt gelassen, die sich nur immer darbot, die so sehnlich gewünschte Verminderung herbeizuführen und zu diesem Ende wiederholt auf die Ausstreichung derjenigen, welche die durch das Gildereglement vorgeschriebenen Bedingungen nicht mehr in allen Punkten erfüllen, sowie auf die Ausstreichung der Witwen angetragen, welche nach der Offenkundbarkeit ihr Fahrrecht durch Setzschiffer und nicht für ihre, der Witwen, sondern für ausschliefsliche Rechnung der Setzschiffer ausüben. Alle unsere diesfallsigen Bemühungen hatten keinen Erfolg, indem der Schifferstand selbst, dessen Bestes sie doch hauptsächlich bezwecken wollten, wenn auch nicht grade offen entgegenwirkte, doch wenigstens keine Mittel an Handen gab, die Vorschläge durchzuführen.

Was den am Schlusse des kommunizierten Gutachtens des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde vom 27. August v. J. befindlichen Antrag betrifft, so beehren wir uns auf dessen fünf Punkte folgendes zu erwidern:

ad. 1. So möchte zur Beschränkung des Ladequantums für Dampfschiffe eine Ursache um deswillen nicht vorhanden sein, weil, wenn man einen Vergleich der Gütertransporte, welche in dem verflossenen Jahre, wo die Dampfschiffahrt ins Leben trat, auf dem Rheine durch die Segelschiffahrt stattfanden, mit jenen in den früheren Jahren anstellt, sich ergiebt, dafs durch letztere eine bedeutend gröfsere Quantität als vorher verschifft wurde. Der Mehrbetrag wurde durch die Dampfschiffahrt angezogen, und verführte sie gewöhnlich nur solche Waren, welche ihrer Eile wegen gröfstenteils zu Land gegangen sein würden. Die Dampfschiffahrt brachte sohin der Segelschiffahrt eher Nutzen als Schaden.

ad 2. Eine Frachtenerhöhung kann aus dem doppelten Grunde nicht eintreten, weil einesteils die Frachten auf dem Rheine immer noch nicht im Verhältnisse mit jenen auf andern Flüssen stehen, sondern bei weitem zu hoch erscheinen, und anderteils die Schiffer bei Ladungen aufser und selbst in der Tour noch um billigere Frachten fahren. Auch verschuldet, wie eingangs bemerkt, nicht die angebliche Niedrigkeit der Frachttaxe, sondern lediglich die übergrofse Schifferzahl, wenn

die Schiffer nicht den Verdienst finden, welcher zu ihrem Auskommen hinreicht.

ad 3. Besteht der gerügte Mifsbrauch wirklich zum Nachteil der direkten Fahrt, allein wir müssen gestehen, kein Mittel zur Abhilfe zu kennen, indem derselbe unter Beobachtung der gesetzlichen Formen verübt wird. — Die Schiffer selbst sind die Hauptschuldigen, und giebt ebenfalls die übergroße Schifferzahl die Veranlassung dazu ab, denn jeder will seine Lebsucht gewinnen, jeder will demnach fahren und erbieten sich, es zu niedrigeren Preisen zu thun, was die Eigentümer der Waren zu ihrem Vorteile natürlich annehmen.

ad 4 u. 5. Stellen sich beide Gesuche als vollkommen billig dar und wäre deswegen zu wünschen, dafs ihnen willfahrt werden möge.

Genehmige hochlöbliche Kommission die Versicherung vollkommenster Hochachtung

J. Kertell.

14.

Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen Mainz und Nierstein vom 15. Januar 1828.

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.)

Mainz, den 15. Januar 1828.

Die Grofsherzogliche Regierung

nach Ansicht des Gesuchs des Kleinschiffers Johann Adam Höhr zu Nierstein um Konzessionierung zur Betreibung der Marktschifferei zwischen Nierstein und Mainz; nach Ansicht der von Seiner Excellenz dem Grofsherzogl. Minister der der auswärtigen Angelegenheiten auf diesseits erstatteten desfallsigen Vortrag erfolgten höchsten Entscheidung vom 17. Dezember 1827, Nr. A. D. 2129; nach weiterer Ansicht der von seiten der Herren Bürgermeister von Nierstein und Mainz, sowie auch der Grofsherzogl. Handelskammer dahier gemachten gutachtlichen Vorschläge hinsichtlich des für diese Marktschiffahrt festzusetzenden Frachttarifs und der sonst dabei zu bestimmenden nötigen polizeilichen Vorschriften; und in Erwägung, dafs der Bittsteller Johann Höhr alle zu dieser Unternehmung erforderlichen Eigenschaften und tüchtige Fahrzeuge besitzt; auch derselbe unterm 27. Juli vorigen Jahres bereits die Ermächtigung zum Betrieb der Kleinschiffahrt von uns erhalten hat,

beschliefst:

Dem eben benannten Johann Adam Höhr wird hiermit die Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen

Mainz und Nierstein auf einen Zeitraum von zehn Jahren, vom 1. Januar 1828 an bis zum 31. Dezember 1837 einschliefslich gegen einen jährlichen, in die Staatskasse zu entrichtenden Kanon von Dreifsig Gulden, welcher von der vorbesagten Epoche, 1. Januar dieses Jahres, an zu laufen hat, und unter den weiteren polizeilichen Bestimmungen hiermit erteilt; nämlich:

1. Der Konzessionar mufs stets mit einem hinlänglich geräumigen, im besten Zustande befindlichen und gedeckten Schiffe versehen sein, und

2. jeden Dienstag und Freitag, solange die Schiffahrt offen ist, regelmäfsig um 4 Uhr morgens, es mögen wenig oder viele Personen beisammen sein, von Nierstein ab- und um 1 Uhr mittags von Mainz wieder dahin zurückfahren; auch bei dieser Zurückfahrt eine Stunde in Weisenau anhalten.

3. Bei der Bergfahrt ist derselbe gehalten, jedesmal die nötige Anzahl Pferde anzuspannen, damit die Fahrt zu Berg nicht zu langsam gehe.

4. Ebenso hat der Marktschiffer bei jeder Fahrt einen Nachen an das Marktschiff anzuhängen, um sich desselben bei allenfallsigen Unglücksfällen bedienen zu können.

5. Darf sich derselbe nur gelernter und erfahrener Schiffsknechte bedienen, die dem Trunke nicht ergeben sind und die sich sämtlich, so wie er, der Marktschiffer selbst, eines bescheidenen, zuvorkommenden Betragens gegen die Reisenden zu befleifsigen haben; nicht minder soll er sich angelegen sein lassen, durch alle ihm zu Gebot stehenden Mittel das Fortkommen der Reisenden zu befördern und für einen sicheren und bequemen Aufenthalt auf dem Schiffe zu sorgen.

6. Dem Marktschiffer ist untersagt, aufser den Frachtbriefen, welche zu den geladenen Gütern und Effekten gehören und deren Marken tragen, sonstige Briefe zu befördern, oder sich mit dem Transport der der grofsen Schiffahrt angehörigen Stückgüter zu befassen.

7. Der Tarif der Gebühren, welche der Marktschiffer zu nehmen berechtigt ist, wird folgendermafsen festgesetzt:

	fl.	kr.
Von einer Person, einschliefslich der Last, so dieselbe tragen kann	—	6
Von einem gepackten Korb, ungefähr 1 Centner wiegend	—	6
Von einem Malter Frucht, ohne Unterschied	—	5
Von einer Tonne Hering oder Seife	—	8
Von einem Centner Ware von Mainz nach Nierstein zu Berg, ohne Unterschied	—	8
Von einer Ohm Wein, Essig, Branntwein, Öl etc.	—	30

	fl.	kr.
Von einer Scheibe eiserner Stückfafsreife	—	4
„ einer Scheibe hölzerner Stückfafsreife	—	3
„ einer Scheibe hölzerner oder eiserner Zulast- und kleinerer Reife	—	3
„ hundert Stückfafs Daubholz	1	12
„ „ Rheinlatten	—	24
„ „ Mainlatten	—	16
„ „ Spalierlatten	—	12
„ hundert grofsen Borten	1	—
„ „ Mainborten	—	40
„ einem Baumstamm 4ter	—	30
„ „ „ 6ter	—	24
„ „ „ 7ter	—	20
„ „ „ 8ter	—	18
„ „ „ 9ter	—	15
„ einem Malter Steinkohlen	—	8
„ hundert Krügen Mineralwasser	—	50
„ einem Krug „	—	1
„ einem fetten Schwein	—	6
„ einem Ferkel	—	2
„ einem Stück Wein	4	—
„ einer Zulast	2	—
„ einem Centner Ware von Nierstein nach Mainz zu Thal	—	6
Für ein Stückfafs mit Inbegriff von 19 kr. für Zoll und Krahnengeld	—	36
Für ein 2-Ohmfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	10
Für ein Ohmfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	6
Für ein Zulastfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	18

8. Vorstehender Frachttarif soll auf dem Marktschiffe selbst an einem in die Augen fallenden Ort angeheftet werden, damit ein jeder davon Kenntnis zu nehmen im stande ist.

9. Die Nichtbeobachtung oder Zuwiderhandlung vorbesagter Bestimmungen soll für den Petenten den Verlust der Konzession nach sich ziehen.

Ausfertigung gegenwärtigen Beschlusses soll dem Grofsherzoglichen Bürgermeister von Nierstein zur Kenntnis mitgeteilt werden, um solchen dem Marktschiffer Johann Adam Höhr zu seiner Legitimation und Danachachtung zu behändigen.

15.

Fahrplan und Frachtpreise der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in dem ersten Betriebsjahre.

(Einblattdruck der Schlösserschen Druckerei der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsverwaltung zu Köln, in Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Abfahrt
der
Preufsisch Rheinischen Dampfschiffe
zwischen Köln und Mainz, während den Monaten Juni, Juli und August 1827.

Für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde.

Bis zum 8. Juni wird die „Concordia" noch den Dienst allein wahrnehmen, und bleiben daher die Abfahrtstage bis dahin die nämlichen wie während des Monats Mai. Die Abfahrtsstunden sind aber zu Köln: Sonntags um 7 Uhr und Mittwochs um 8 Uhr morgens; und zu Mainz Dienstags um 6 Uhr und Freitags um 8 Uhr morgens. Vom 8. Juni ab wird der „Friedrich Wilhelm" in Dienst gesetzt und abwechselnd mit der „Concordia" fahren. Die Abfahrtstage und Stunden sind alsdann wie folgt:

Von Köln nach Bonn, Koblenz, Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Sonntags und Dienstags morgens um 7 Uhr, Mittwochs und Freitags morgens um 8 Uhr.

Von Bonn nach Koblenz, Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Sonntags und Dienstags morgens um 11 Uhr, Mittwochs und Freitags mittags um 12 Uhr.

Von Koblenz nach Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Montags, Mittwochs, Donnerstags und Samstags morgens um 5 Uhr.

Von Bingen nach Eltville und Mainz, Montags, Mittwochs, Donnerstags und Samstags nachmittags um 2½ Uhr.

Von Mainz nach Bingen, Koblenz, Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags morgens um 8 Uhr, Dienstags und Donnerstags morgens um 6 Uhr.

Von Bingen nach Koblenz, Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags morgens um 10 Uhr, Dienstags und Donnerstags morgens um 8 Uhr.

Von Koblenz nach Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags nachmittags um 2 Uhr, Dienstags und Donnerstags mittags um 12 Uhr.

Von Bonn nach Köln, Sonntags und Freitags nachmittags um 5 Uhr, Dienstags und Donnerstags nachmittags um 3 Uhr.

Die Preufsisch Rheinischen Dampfschiffe korrespondieren in Mainz mit den Dampfschiffen des Oberrheins und in Köln

mit jenen des Niederrheins, welche mit anderen Dampfschiffen in Verbindung stehen, die nach allen Richtungen des Königreichs der Niederlande und nach London fahren. Von Köln fahren an den unten bezeichneten Tagen wöchentlich zwei Dampfschiffe in einem Tage, und zwei andere in zwei Tagen nach Rotterdam.

Preise der Plätze:

Distanzen hin oder zurück	Pavillon		Grosse Kajüte		Vordere Kajüte		Matrosenraum für Bedürftige	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Von Köln nach Bonn	1	4	—	25	—	17	—	9
- - - Königswinter . . .	1	24	1	10	—	27	—	14
- - - Linz	2	16	1	25	1	8	—	19
- - - Andernach	3	20	2	22	1	25	—	28
- - - Neuwied	3	20	2	22	1	25	—	28
- - - Koblenz	4	20	3	15	2	10	1	5
- - - Boppard	5	15	4	4	2	23	1	12
- - - St. Goar	6	12	4	23	3	6	1	18
- - - Kaub	7	6	5	12	3	18	1	24
- - - Bacharach	7	6	5	12	3	18	1	24
- - - Bingen	8	—	6	—	4	—	2	—
- - - Eltville	8	20	6	15	4	10	2	5
- - - Mainz	9	10	7	—	4	20	2	10
- Bonn - Königswinter . . .	—	20	—	15	—	20	—	5
- - - Linz	1	10	1	—	—	20	—	10
- - - Andernach	2	15	1	25	1	7	—	19
- - - Neuwied	2	15	1	25	1	7	—	19
- - - Koblenz	3	18	2	20	1	24	—	27
- - - Boppard	4	12	3	10	2	6	1	3
- - - St. Goar	5	8	3	28	2	19	1	10
- - - Kaub	6	3	4	17	3	2	1	16
- - - Bacharach	6	3	4	17	3	2	1	16
- - - Bingen	6	28	5	6	3	14	1	22
- - - Eltville	7	18	5	21	3	24	1	27
- - - Mainz	8	8	6	6	4	4	2	2
- Königswinter nach Linz . . .	—	20	—	15	—	10	—	5
- - - Andernach .	1	26	1	12	—	28	—	14
- - - Neuwied . .	1	26	1	12	—	28	—	14
- - - Koblenz . .	2	27	2	5	1	14	—	22
- - - Boppard . .	3	22	2	24	1	26	—	28
- - - St. Goar . .	4	18	3	13	2	9	1	5
- - - Kaub . . .	5	15	4	2	2	22	1	11
- - - Bacharach .	5	15	4	2	2	22	1	11
- - - Bingen . .	6	8	4	21	3	4	1	17
- - - Eltville . .	6	28	5	6	3	14	1	22
- - - Mainz . . .	7	18	5	21	3	24	1	27
- Linz - Andernach .	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - Neuwied . .	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - Koblenz . .	2	15	1	25	1	7	—	19

Distanzen hin oder zurück	Pavillon		Grosse Kajüte		Vordere Kajüte		Matrosenraum für Bedürftige	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Von Linz nach Boppard	3	10	2	14	1	20	—	25
- - - St. Goar	4	5	3	3	2	2	1	1
- - - Kaub	5	—	3	22	2	15	1	8
- - - Bacharach	5	—	3	22	2	15	1	8
- - - Bingen	5	25	4	11	2	28	1	14
- - - Eltville	6	15	4	26	3	8	1	19
- - - Mainz	7	5	5	11	3	18	1	24
- Andernach u. Neuwied nach Koblenz	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - - Boppard	2	5	1	17	1	2	—	16
- - - - St. Goar	2	28	2	6	1	14	—	22
- - - - Kaub	3	25	2	25	1	27	—	28
- - - - Bacharach	3	25	2	25	1	27	—	28
- - - - Bingen	4	20	3	15	2	10	1	5
- - - - Eltville	5	10	4	—	2	20	1	10
- - - - Mainz	6	—	4	14	3	—	1	15
- Koblenz nach Boppard	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - St. Goar	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Kaub	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Bacharach	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Bingen	3	12	2	16	1	21	—	26
- - - Eltville	4	2	3	1	2	1	1	1
- - - Mainz	4	22	3	16	2	11	1	6
- Boppard - St. Goar	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Kaub	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Bacharach	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Bingen	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Eltville	3	6	2	12	1	18	—	24
- - - Mainz	3	26	2	27	1	28	—	29
- St. Goar - Kaub	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Bacharach	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Bingen	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Eltville	2	11	1	23	1	6	—	18
- - - Mainz	3	1	2	8	1	16	—	23
- Kaub und Bacharach nach Bingen	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - - - Eltville	1	16	1	4	—	23	—	12
- - - - - Mainz	2	6	1	19	1	3	—	17
- Bingen nach Eltville	—	20	—	15	—	10	—	5
- - - Mainz	1	10	1	—	—	20	—	10
- Eltville - Mainz	—	20	—	15	—	10	—	5

Für Wagen und Pferde Distanzen	Von einem leichten Wagen mit einer Achse		Von einem bepackten Reise-Wagen mit einer Achse		Von einem leichten Wagen mit zwei Achsen		Von einem bepackten Reise-Wagen mit zwei Achsen		Von Pferden, welche zu einem Wagen gehören, pro Stück		Von Pferden, welche zu keinem Wagen gehören, pro Stück	
	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.
Von Köln nach Bonn od. zurück	1	10	1	20	2	20	3	10	—	20	1	—
- - - Koblenz - -	4	20	5	25	9	10	11	20	2	10	3	15
- - - Mainz - -	9	10	11	20	18	20	23	10	4	20	7	—
- Bonn - Koblenz - -	3	18	4	15	7	6	9	—	1	24	2	20
- - - Mainz - -	8	8	10	10	16	15	20	20	4	4	6	6
- Koblenz n. - - -	4	20	5	25	9	10	11	20	2	10	3	15

Fracht der Waaren bei gewöhnlichem Fahrwasserstande mit Inbegriff der Rheinzollgebühren	Sgr.
Von Köln nach Koblenz per Centner	9
- - - Mainz - -	12
- Bonn - Koblenz - -	8
- - - Mainz - -	11
- Koblenz - Mainz - -	9
- Mainz - Koblenz - -	7
- - - Bonn - -	10
- - - Köln - -	10
- Koblenz - Bonn - -	7
- - - Köln - -	7

Zu Königswinter, Rolandseck, Remagen, Linz, Andernach, Neuwied, Boppard, St. Goar, Kaub, Bacharach, Bingen und Eltville sind Schiffer mit geeigneten Kähnen bestellt, welche die Passagiere an die Dampfschiffe anbringen und von denselben abholen.

Jeder Passagier hat 60 Pfund Effekten frei. Jedes Pfund über dieses Gewicht zahlt von Köln bis Bonn 1 Pf., bis Linz 2 Pf., bis Andernach 3 Pf., bis Koblenz 4 Pf., bis Boppard 5 Pf., bis St. Goar 6 Pf., bis Bingen 7 Pf., bis Mainz 8 Pf. und herab eben so viel nach den nämlichen Distanzen. Einzelne Kollis, welche nicht zum Passagiergut gehören, zahlen, wenn sie 50 ℔ und darunter wiegen, bis Bonn 5 Sgr., bis Linz 6 Sgr., bis Andernach 7 Sgr., bis Koblenz 8 Sgr., bis Boppard 9 Sgr., bis St. Goar 10 Sgr., bis Bingen 11 Sgr., bis Mainz 12 Sgr. Wenn sie mehr als 50 ℔ und bis zu 107 ℔ wiegen, zahlen sie von Köln bis Bonn 8 Sgr., bis Linz 9 Sgr., bis Andernach 10 Sgr., bis Koblenz 11 Sgr., bis Boppard 12 Sgr., bis St. Goar 13 Sgr., bis Bingen 14 Sgr. und bis Mainz 15 Sgr. Bei jeder ersten Distanz wird daher für einzelne Kollis mit 5 resp. 8 Sgr. angefangen, und gilt gleiche Taxe für die Thalfahrt. Alles was über 107 ℔ wiegt, wird nach obiger Hauptfracht berechnet.

Von Barsendungen in Geld und Effekten, wird bezahlt, ohne Ausnahme der Örter, von Köln bis Koblenz unter 200 Thaler, 10 Sgr.; unter 300 bis zu 200 Thaler, 15 Sgr.; unter 400 bis 300 Thaler, 20 Sgr.; unter 500 bis 400 Thaler, 25 Sgr.; unter 1000 bis 500 Thaler, 1 Thaler; und von 1000 und darüber, 1 pro Mille. Von Koblenz nach Mainz gilt gleiches Verhältnis, und von Köln nach Mainz das Doppelte. Zu Thal sind die Preise die nämlichen.

Der Pavillon kann ganz gemietet werden. Der Preis ist alsdann für eine Gesellschaft bis zu 5 Personen das Sechsfache des Pavillonpreises. Jede Person über die Anzahl fünf mufs aufserdem noch den Preis der Vorkajüte bezahlen. Die Vermietung kann nur in Köln und Mainz stattfinden, wenn sie wenigstens 24 Stunden vor Abfahrt des Schiffs bestellt wird; in Koblenz und an allen anderen Orten aber nur unter Vorbehalt, dafs der Pavillon noch unbesetzt ist.

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf den drei ersten Plätzen die Hälfte. — Für mitgebrachte Hunde wird der geringste Preis bezahlt. Auf den Schiffen ist für Table d'hôte sowohl als für anständige Restauration gesorgt; alles zu billigen Preisen.

Von Köln nach Mainz fahren die Schiffe in zwei Tagen, von Mainz nach Köln aber in einem Tage.

Von Köln fährt wöchentlich, Mittwochs und Samstags morgens um 5 Uhr, ein Dampfschiff in zwei Tagen, und Mon-

tags und Donnerstags morgens um 4 Uhr, ein anderes in einem Tage nach Rotterdam.

Von Rotterdam fahren diese Schiffe Dienstags und Samstags morgens um 4 Uhr, und Sonntags und Mittwochs morgens um 5 Uhr nach Köln ab.

Das Dampfschiff „Attwood", Kapitän Stranack, fährt jeden Samstag morgens um 10 Uhr, die Dampfschiffe „Der König und die Königin der Niederlande" fahren Sonntags und Mittwochs morgens um 8 Uhr von Rotterdam nach London.

Vertrag vom 20. Januar 1832 über Vereinigung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft.

(Aus Akten der M. H. HK. § 5822.)

In Erwägung, dafs durch die Übereinkunft der Uferstaaten des Rheines, welche die Schiffahrt auf diesem Strome seit dem 17. Juli 1831 frei erklärt, grofse Veränderungen eingetreten sind, in Erwägung ferner, dafs unter diesen Verhältnissen das Interesse des Handels erfordert, kräftige Mafsregeln zu entwickeln, um den Versendungen auf dem Rheine die möglichste Ordnung zu erhalten und durch Schnelligkeit und Regelmäfsigkeit der Fahrten allen Bedürfnissen des Handels zu entsprechen, dafs dieses durch Vereinigung aller zu Gebote stehenden Mittel und Kräfte am besten erreicht werden kann, dem lange genährten Wunsche, beide Gesellschaften in eine einzige zu verschmelzen entsprechend, ist zwischen der Verwaltung der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln einerseits und der Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main andererseits folgender Vertrag verabredet und abgeschlossen worden.

Art. 1.

Die Firma der Dampfschiffahrt vom Rhein und Main hört vom 15. Februar l. J. an auf, ebenso jene der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft, welche ihr Geschäft mit jenem der Gesellschaft vom Rhein und Main vereinigt und dasselbe unter der Firma:

„Rheinische Dampfschiffahrt"

vom 15. Februar l. J. an, auf dem Rhein und Main, soweit aufwärts als es für den Betrieb angemessen ist, fortbetreiben wird. Der Abänderung der Firma der bisherigen Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft in Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft wird jedoch die erforderliche Genehmigung der Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft, sowie jene der betreffenden Regierungen vorbehalten.

Art. 2.

Die bisherigen Statuten der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft bleiben fortan die Grundlage der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Statuten der Gesellschaft vom Rhein und Main treten am 15. Februar l. J. aufser Kraft.

Art. 3.

Die Gesellschaft vom Rhein und Main überträgt der besagten Rheinischen Gesellschaft ihr ganzes Mobiliar und Mobiliarvermögen, dessen Aufzählung hier folgt: Es besteht

a) aus dem den Oberrhein bis Mannheim und Schröck dermalen befahrenden Dampfboot „Der Ludwig“;
b) aus dem zwischen Mainz und Frankfurt dermalen fahrenden Dampfschiffe „Die Stadt Frankfurt“, beide mit allen dazu gehörenden Utensilien und Effekten, laut des dem gegenwärtigen Vertrage beigefügten und unterschriebenen Inventars;
c) aus der dahier in Mainz errichteten Reparaturwerkstätte und allen dazu gehörenden Werkzeugen und Gerätschaften, ebenfalls laut Inventar;
d) aus dem Magazin am Rhein mit Ausnahme des Grund und Bodens, der Eigentum der Stadt ist, nebst den dazu und zu den Bureaus gehörigen Möbels und Effekten, so wie solche auf dem beigefügten Inventar bezeichnet sind.

Art. 4.

Alle Rechte, Privilegien und Konzessionen der Gesellschaft vom Rhein und Main, sowie jene der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft werden nun zusammen Eigentum der Rheinischen Gesellschaft, die solche zum besten des Ganzen verwendet.

Art. 5.

Die Gesellschaft vom Rhein und Main entsagt allen Forderungen und Ansprüchen, welche sie an die Preufsisch-Rheinische Gesellschaft gemäfs den Artikeln 3, 9, 10, 11 und 12 des Vertrags vom 24. April 1827 aus dem Grund der stipulierten Additionellaktien seit dem 1. Mai 1827 bis zum 15. Februar 1832 zu machen berechtigt sein könnte.

Art. 6.

Als Äquivalent deren, gemäfs vorstehenden Artikeln 3, 4 und 5 von seiten der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main an die Rheinische abgetretenen Rechte und Eigentum an Mobilien und Immobilien, empfängt die Gesellschaft vom Rhein und Main von der Rheinischen Dampfschiffahrts-

gesellschaft die Summe von einhundertundzwanzigtausend Gulden in Preufs. Courant à 105 Kreuzer in Aktien der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft zu 200 Thaler Preufs. Courant und der nicht durch eine Aktie darzustellenden Ausgleichungssumme in bar; aufserdem aber noch in bar die Summe von 2000 Thaler, geschrieben zweitausend Thaler, Preufs. Courant als Vergütung für die neuerlich durch die Direktion der Rhein- und Maingesellschaft angeschafften zwei neuen Kessel für das Schiff „Stadt Frankfurt" und andere den Kapitalwert der Schiffe vermehrende Verbesserungen.

Art. 7.

Diese Aktien treten vom 1. Januar 1832 an in Zinsen gleich den übrigen Aktien der bisherigen Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft, sie geniefsen in allen Beziehungen gleiche Rechte mit den früher ausgegebenen Aktien der bis jetzt benannten Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und machen einen integrierenden Teil des Fonds der nunmehrigen Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft aus.

Art. 8.

Das besondere Stimmrecht, welches den 300 Aktien, wofür die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main bei der Unternehmung der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft beteiligt ist, in Gemäfsheit der Bestimmungen des § 13 des Vertrags vom 23. April 1827 ankleblich, hört hiermit auf. Diese 300 Aktien treten dann gleich jenen Aktien, die der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main laut Art. 6 übergeben werden, in die Rechte aller übrigen und geniefsen das Stimmrecht, wie solches in den §§ 30 und 31 der Statuten der Preufsisch-Rheinischen Gesellschaft festgesetzt ist.

Art. 9.

Die Übernahme des Ganzen geschicht am 15. Februar l. J., von welcher Epoche an die Rheinische Gesellschaft es übernimmt. Die Übergabe der sämtlichen Effekten mufs in gutem, brauchbarem Zustande, wie sie jetzt sind, effektuiert werden.

Art. 10.

Der Kohlenvorrat, der sich zu dieser Epoche sowohl in den Magazinen von Mainz als in jenen von Mannheim und Speier vorfindet, wird konstatiert und so wie die vorrätigen Materialien der Werkstätte, Öl und Fett u. s. w. im Ankaufspreise von der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft übernommen und an jene vom Rhein und Main bar bezahlt.

Art. 11.

Alle übrigen Aktiven und Passiven der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bis zum Übertragstermin, bleiben für deren eigene Rechnung zu liquidieren.

Art. 12.

So wie die Rheinische Gesellschaft in sämtliche Gerechtsame der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main eintritt, übernimmt sie auch andererseits alle von letzterer eingegangenen Verbindlichkeiten, sowie solche aus den von den verschiedenen Uferstaaten erhaltenen Konzessionen und aus den mit ihren Beamten und Lieferanten abgeschlossenen Verträgen, wovon Auszüge und Abschriften dem Gegenwärtigen angebogen sind, hervorgehen; ebenso wird die Rheinische Gesellschaft den Mietzins der Kohlenlokale, Magazine und Bureaus vom 15. Februar l. J. an für ihre Rechnung übernehmen.

Art. 13.

Die Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft vergütet an jene vom Rhein und Main die aversionelle Entschädigungssumme der Bureaus u. s. w., à 4000 fl. jährlich, nur noch bis zum 15. Februar 1832.

Art. 14.

Die Beamten, welche die Rheinische Dampfschiffahrtsverwaltung für Mainz nötig erachtet, sollen nach Wahl dieser Verwaltung entweder

a) auf einen von ihr bei der Grofsherzoglich hessischen Handelskammer zu Mainz geforderten Vorschlag oder auch
b) unmittelbar von der Dampfschiffahrtsgesellschaft ernannt werden.

Im ersten Falle schlägt die Handelskammer für jede Stelle drei tüchtige Kandidaten vor, und im letzten Fall aber wird die Verwaltung die ausersehenen Subjekte vorher der Handelskammer namhaft machen und von deren Anstellung abstehen, falls sie dieser Behörde mifsfällig sein sollten; dieses Mifsfallen soll jedoch motiviert ausgesprochen werden; in keinem Falle sollen Kaufleute, die wirklich Geschäfte betreiben, vorgeschlagen werden. Diese Beamten, sowie ihre Verrichtungen sollen unter die Aufsicht der Handelskammer zu Mainz gestellt werden, damit diese die Gefälligkeit habe, darüber zu wachen, dafs der Dienst instruktionsmäfsig und mit Fleifs, Redlichkeit und Pünktlichkeit gethan und keinem Teile Kränkungen der Rechte zugefügt werden.

Art. 15.

Sollten Maſsregeln zu ergreifen sein, die zum Besten der Dampfschiffahrt entweder der Stadt Mainz oder im Interesse des Rheinhandels im allgemeinen nötig sein könnten, so wird die Handelskammer von Mainz die desfallsigen Vorschläge dem Verwaltungsrat in Köln vorlegen, der sie dann in Ausführung bringen wird, wenn sie nach genauer Prüfung im Nutzen des Unternehmens erscheinen.

Art. 16.

Gegenwärtiger Vertrag soll bei der Groſsherzoglich hessischen Handelskammer in Mainz deponiert werden, die auf die Ausführung desselben, insofern es die Lokal- und Handelsinteressen der Stadt Mainz betrifft, wachen wird.

Art. 17.

Die Dauer der Rheinischen Gesellschaft wird durch die §§ 6 und 35 der Statuten der Preuſsisch-Rheinischen Gesellschaft bestimmt.

Art. 18.

Sollte, bis zur vollzogenen Übernahme, über die Auslegung des einen oder des anderen der vorstehenden Artikel eine Verschiedenheit der Meinung, oder sonstige Streitigkeiten unter den beiden kontrahierenden Teilen eintreten, so sollen solche durch vier Schiedsrichter, wovon jeder Teil zwei ernennt und nötigenfalls durch einen Obmann, den die vier ernannten Schiedsrichter erwählen, entschieden und ausgeglichen werden, ohne daſs hierbei ein fernerer Appell stattfinden soll.

Art. 19.

Die Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages von seiten der Generalversammlung der Rhein- und Maingesellschaft wird vorbehalten, welche zu diesem Behuf vor dem 15. Februar l. J. zusammenberufen werden wird.

Gegenwärtiger Vertrag ist in duplo ausgefertigt, vorgelesen, von beiden Teilen unterzeichnet und jedem derselben ein Exemplar zugestellt worden.

So geschehen, Köln und Mainz, den 20. Januar 1832.

Die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main.

J. Kertell. Ant. Humann. Friedr. Korn. C. Lauteren Sohn. G. Dael.

Die Verwaltung der Preuſsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Merkens. Wittgenstein.

17.

Zusatzbestimmungen zu dem Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 20. Januar 1832.

(Aus Akten der M. H.K. § 5822.)

Die Verwaltung der Preufsisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln, handelnd unter der von ihr bereits angenommenen, von den betreffenden Regierungen aber noch nicht genehmigten Firma: Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main in Mainz, eingesehen den Vertrag, den beide Teile am heutigen Tag wegen Übernahme, respektive Übertrag des aktiven Vermögens der Rhein- und Maingesellschaft und des Geschäfts derselben abgeschlossen haben, sind noch über folgende Bestimmungen miteinander übereingekommen:

Art. 1. Die Preufsisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche in Gemäfsheit des vorerwähnten Vertrags nunmehr die Firma „Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft" angenommen hat, verpflichtet sich, weder aufwärts noch abwärts an Mainz vorbeizufahren, sei es mit Dampf- oder Schleppschiffen, ohne die geladenen, weiterfahrenden Waren im Hafen von Mainz zu löschen, sie untersagt sich, daselbst Speditionsgeschäfte weder mittelbar noch unmittelbar für eigene Rechnung zu betreiben. Nur für folgende Artikel behält sie sich nach Gutbefinden die eigene, unmittelbare Besorgung vor, nämlich:

a) für Geldsendungen;
b) für Effekten der Reisenden;
c) für frisches Obst, frische Gemüse, frische Flufs- und Seefische, Austern, Muscheln u. s. w. und Wildbret aller Art.

Sollten sich andere Gesellschaften bilden, oder auch nur einzelne Unternehmer auftreten, um den Rhein von und nach Mainz, mit Vermeidung des Umschlages zu Köln, oder auch an Mainz vorbei unter Vermeidung des dortigen Umschlages, mit Dampfschiffen in regelmäfsigem Dienst und konkurrierend gegen die Rheinische Gesellschaft zu befahren, so soll die Wirkung des gegenwärtigen Artikels so lange aufhören, als diese Konkurrenz dauern wird.

Art. 2. Gegenwärtiger Vertrag soll in allem gleiche Kraft und Wirkung haben, und ganz so behandelt werden, wie der Hauptübernahme- respektive Übertragsvertrag, und ist derselbe in duplo ausgefertigt, vorgelesen, von beiden Teilen genehmigt

und unterzeichnet und jedem derselben eine Ausfertigung zugestellt worden.

So geschehen, Köln und Mainz, den 20. Januar 1832.

J. Kertell. Friedr. Korn. C. Lauteren Sohn. G. Dael.
Ant. Humann. Merkens. v. Wittgenstein.

18.

Fahrten und Anschlufsverbindungen der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1840.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Kölnische Dampfschiffahrtsgesellschaft

in Verbindung mit den Rotterdamer, Amsterdamer und Baseler Gesellschaften für den Dienst zwischen

Basel, Strafsburg, Mannheim, Köln, Rotterdam, London, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg.

Mit dem 10. Juni anfangend wird der Dienst der Kölnischen Dampfschiffe wieder um einen Kurs vermehrt. Von diesem Tage an fahren die Schiffe täglich dreimal zwischen Köln und Mainz. Die Abfahrtstunden sind wie folgt festgesetzt. Täglich:

Rheinaufwärts:

Von	Düsseldorf	nach	Koblenz	abends	10	Uhr.
-	Köln nach Mainz in einem Tage			morgens	5	-
-	-	-	Koblenz	-	7	-
-	-	-	-	nachmittags	5	-
-	Koblenz nach Mannheim in einem Tage			morgens	6	-
-	-	-	Mainz	-	10	-
-	-	-	-	nachmittags	1½	-
-	Mainz	-	Mannheim	morgens	6	-
-	-	-	-	nachmittags	3	-
-	Mannheim	nach	Strafsburg	abends	10	-

Rheinabwärts:

-	Strafsburg	nach	Mannheim	mittags	12	-
-	Mannheim	nach	Köln in einem Tage	morgens	6	-
-	-	-	Mainz	nachmittags	3½	-
-	Mainz	-	Düsseldorf	morgens	5	-
-	-	-	Köln	-	7	-
-	-	-	-	-	10½	-

Von	Koblenz	nach	Düsseldorf	morgens	$9^1/_2$ -
-	-	-	Köln	-	$11^1/_2$ -
-	-	-	-	nachmittags	3 -
-	Köln	-	Düsseldorf	-	$3^1/_2$ -

Aufserdem fährt ein Lokalboot täglich um 5 Uhr morgens von Bingen nach Mainz und um $7^1/_2$ Uhr abends von Mainz nach Bingen.

Jeden Tag fährt des Morgens ein Dampfboot von Basel nach Strafsburg zum Anschlusse an das von dort um 12 Uhr mittags nach Mannheim abfahrende Schiff; es gelangen sonach die Reisenden in zwei Tagen von Basel nach Köln. Die Reise von Köln nach Strafsburg wird in 50 Stunden zurückgelegt. In Köln stehen die Schiffe der Kölnischen Gesellschaft mit den täglich nach Rotterdam und jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag morgens 6 Uhr nach Amsterdam und Hamburg fahrenden Booten in Verbindung. Während des Monats Juni fährt aufserdem jeden Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag morgens 4 Uhr ein Dampfschiff in einem Tage von Köln nach Rotterdam zum direkten Anschlusse an den jeden Dienstag morgens nach London fahrenden Batavier. Auf sämtlichen Agenturen der Kölnischen Gesellschaft, sowie von den Kondukteuren werden direkte Billete nach Rotterdam, London, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg, sowie auch nach Ems, Kreuznach, Wiesbaden, Frankfurt a. M., Darmstadt, Karlsruhe und Baden-Baden gegeben. Diese Orte, an welchen sich Filialagenturen zur Ausstellung von Billeten nach allen Stationsorten befinden, sind durch unmittelbar anschliefsende Wagenkurse mit den resp. Landestellen in Verbindung gesetzt. Das Auf- und Abladen der Reiseeffekten von den Schiffen auf die Wagen oder von den Wagen auf die Schiffe läfst die Gesellschaft kostenfrei besorgen. — Direkte Einschreibungen nach London gewähren einen Vorteil von 25 %.

Die billigen Preise auf den Schiffen der Kölnischen Gesellschaft, sowie die Vorteile, welche die beibehaltenen Personalbillete gewähren, sind ebenfalls auf den Agenturen und bei den Kondukteuren zu erfahren. Vierzehn Schiffe, welche von der Gesellschaft vorläufig in Dienst gesetzt sind, und worunter sich die schnellfahrenden und eleganten Dampfboote „John Cockerill“, „Königin Viktoria“, „Stadt Mannheim“, „Ludwig“, „Leopold“, „Kronprinz“ und „Graf von Paris“ besonders auszeichnen, sichern den Reisenden den täglich mehrmaligen Gebrauch ihrer Billete, indem es zulässig ist, von einem Schiffe auf das andere zu jeder beliebigen Zeit überzugehen. — Auf dem Posthofe zu Köln ist ein bequemer Wagen aufgestellt, dazu bestimmt, die mit der Post ankommenden Reisenden und ihre Effekten kostenfrei zu dem des

Morgens 7 Uhr nach dem Oberrheine fahrenden Dampfschiffe der Kölnischen Gesellschaft zu bringen. Nähere Mitteilungen werden von den Kondukteuren und auf sämtlichen Agenturen (in Aachen Klein-Kölnstrafse Nr. 1047) auf das bereitwilligste erteilt.

Köln, den 6. Juni 1840.

Die Direktion
der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.









